7/84

transpress

modell eisenbahner

eisenbahn-modellbahn-zeitschrift · ISSN 0026-7422 · Preis 1.80 M

Poster 44 1569



Saßnitz Hafen – ein moderner Fährbahnhof

75 Jahre alt wird sie in diesem Monat: die traditionelle Fährverbindung zwischen Saßnitz und Trelleborg. Täglich befördern moderne und leistungsfähige Fährschiffe der Deutschen Reichsbahn und der Schwedischen Staatsbahnen zahlreiche Fahrgäste, Straßenfahrzeuge und Eisenbahnwagen zwischen beiden Städten.
Mehr über die interessante und wechselvolle Geschichte dieser bekannten Eisenbahnfährverbindung erfahren Sie in dieser Ausgabe.
Die folgenden Aufnahmen zeigen einige Motive, die in Saßnitz entstanden und mit der nördlichsten Stadt unseres Landes auf das Engste verbunden sind.

Fotos: Sammlung des Tarifamtes der DR









modell eisenbahner

inhalt

7/84

eisenbahn-modellbahn-zeitschrift
33. Jahrgang



transpress
VEB Verlag für Verkehrswesen
Berlin

ISSN 0026-7422

modelleisenbahner

forum	Leser meinen, schreiben, antworten und fragen	3
	DMV teilt mit	25
	Anzeigen	26

eisenbahn

aktuell	„Königslinie" 75 Jahre alt	2
kurzmeldungen	Lokeinsätze	6
international	Die tunesischen Eisenbahnen	7
mosaik	Baureihe E 44	10
	Umbau der BR 44.0	12
poster	Lok 44 1569	14/15

nahverkehr

historie	Die Gasstraßenbahn in Dresden	4

modellbahn

tips	Gartenbahn selbst gebaut	16
	Tageslichtsignale; Antriebsersatz für Signale	17
mosaik	Das gute Beispiel	18
vorbild-modell	Saßnitzer Hafenbahnhof	20
anlage	Modellbahnanlage „Baßnitz"	27

Titelbild
Am 12. und 13. Mai 1984 verkehrte ein DMV-Sonderzug auf den von Basdorf ausgehenden Nebenbahnen nach Groß Schönebeck und Liebenwalde.
Der zum Teil aus zweiachsigen Traditionswagen der DR bestehende und von der Lok 89 6009 beförderte Zug erfreute sich eines großen Zuspruchs.
Die Aufnahme entstand am 13. Mai 1984 in Klosterfelde.
Foto: J. Steckel, Berlin

Redaktion
Ing. Wolf-Dietger Machel
(z. Z. mit der Leitung der Redaktion beauftragt)
Telefon: 2 04 12 76
Redaktionelle Mitarbeiterin:
Gisela Neumann
Gestaltung: Ing. Inge Biegholdt
Anschrift:
Redaktion „modelleisenbahner"
DDR – 1086 Berlin,
Französische Str. 13/14; PSF 1235
Fernschreiber: Berlin 11 22 29
Telegrammadresse: transpress Berlin
Zuschriften für die Seite „DMV teilt mit" (also auch für „Wer hat – wer braucht?")
sind nur an das Generalsekretariat des DMV, DDR – 1035 Berlin, Simon-Dach-Str. 10, zu senden.
Herausgeber
Deutscher Modelleisenbahn-Verband der DDR



Erscheint im transpress VEB Verlag für Verkehrswesen Berlin
Verlagsdirektor: Dr. Harald Böttcher
Chefredakteur des Verlags:
Dipl.-Ing.-Ök. Journalist Max Kinze
Lizenz Nr. 1151
Druck:
(140) Druckerei Neues Deutschland, Berlin
Erscheint monatlich;
Preis: Vierteljährlich 5,40 M.
Auslandspreise bitten wir den Zeitschriftenkatalogen des „Buchexport", Volkseigener Außenhandelsbetrieb der DDR, DDR – 7010 Leipzig, Postfach 160, zu entnehmen.
Nachdruck, Übersetzung und Auszüge sind nur mit Genehmigung der Redaktion gestattet.
Art.-Nr. 16330

Redaktionsschluß: 14. 6. 1984
Geplante Auslieferung: 18. 7. 1984

Verlagspostamt Berlin

Anzeigenverwaltung
VEB Verlag Technik Berlin
Für Bevölkerungsanzeigen alle Anzeigenannahmestellen in der DDR, für Wirtschaftsanzeigen der VEB Verlag Technik, 1020 Berlin, Oranienburger Str. 13–14, PSF 201.

Bestellungen nehmen entgegen: in der DDR: sämtliche Postämter und der örtliche Buchhandel; im Ausland: der internationale Buch- und Zeitschriftenhandel, zusätzlich in der BRD und in Westberlin: der örtliche Buchhandel, Firma Helios Literaturvertrieb GmbH., Berlin (West) 52, Eichborndamm 141–167, sowie Zeitungsvertrieb Gebrüder Petermann GmbH & Co KG, Berlin (West) 30, Kurfürstenstr. 111.
Auslandsbezug wird auch durch den Buchexport Volkseigener Außenhandelsbetrieb der Deutschen Demokratischen Republik, DDR - 7010 Leipzig, Leninstraße 16, und den Verlag vermittelt.

„Königslinie" 75 Jahre alt

Weit über die Grenzen unseres Landes ist sie zu einem Begriff geworden: die traditionelle Fährschiffverbindung Saßnitz–Trelleborg. Vor wenigen Tagen, am 6. Juli 1984, wurde sie 75 Jahre alt.
Die Vorgeschichte dieser Schiffslinie reicht zurück bis in das Jahr 1676! Damals beförderten Ruder- und Segelboote illegal Postsendungen zwischen der Insel Rügen und Schweden. Mit der fortschreitenden kapitalistischen Entwicklung wurde Ende des vorigen Jahrhunderts der Bau von Eisenbahnen auch auf der Insel Rügen gefördert. Am 1. Juli 1891 erreichte der erste planmäßige Zug den heutigen Bahnhof Saßnitz. Schon damals gab es Vorstellungen über eine regelmäßig verkehrende Postdampfer-Verbindung Saßnitz–Schweden, nachdem sich eine seit den 70er Jahren des vergangenen Jahrhunderts betriebene Postdampferlinie Stralsund–Malmö als sehr kostenintensiv erwies.
Am 30. April 1897 wurde zwischen Saßnitz und Trelleborg schließlich eine offizielle Postdampferlinie eröffnet.
Die ständig steigenden Dimensionen im Warenaustausch zwischen Deutschland und Schweden ließen bald danach den Gedanken reifen, die bisher eingesetzten Postdampfer durch Fährschiffe zu ersetzen. Ein Staatsvertrag zwischen Preußen und Schweden vom November 1907 regelte Einzelheiten über den Bau und Betrieb der dazu erforderlichen Anlagen. Am 6. Juli 1909 wurde der Trajektverkehr auf der 107,4 Kilometer langen Route eröffnet. Als Gäste nahmen an der ersten Fahrt Kaiser Wilhelm II. und der schwedische König Gustav teil. Daher rührt übrigens auch die noch heute geläufige Bezeichnung „Königslinie". Anfänglich bewältigten zwei deutsche und zwei schwedische Fährschiffe den inzwischen weiter gestiegenen Reise- und Güterverkehr. In den folgenden Jahrzehnten gingen Krieg und Krisen auch an der Fährschiffverbindung nicht spurlos vorüber. Und dennoch wurde sie bei Verfrachtern und Reisenden zunehmend beliebter.
Mit Inbetriebnahme des Rügendamms im Oktober 1936 konnte durch den Wegfall des Trajektverkehrs zwischen Stralsund und Altefähr die Transportkapazität auf der „Königslinie" beträchtlich gesteigert werden. Als dann der zweite Weltkrieg ausbrach, wurde sie zunehmend für militärische Zwecke durch die faschistische Wehrmacht genutzt. Ständige Luftangriffe auf die Fährschiffe und -anlagen führten in jenen Jahren zu großen Betriebsunregelmäßigkeiten. Am 20. September 1944 wurden sämtliche Häfen Schwedens für deutsche Schiffe geschlossen. Somit kam auch der Trajektverkehr zwischen Saßnitz und Trelleborg zum Erliegen.
Nach dem Zusammenbruch des faschistischen deutschen Reichs ruhte der Fährbetrieb weiter. Zunächst mußten die größten Zerstörungen beseitigt werden. Am 16. März 1948 wurde der Trajektverkehr mit zwei schwedischen und einem deutschen Schiff wieder aufgenommen. Bereits kurze Zeit später zeigte sich, daß die traditionelle „Königslinie" nichts an ihrer früheren Beliebtheit eingebüßt hatte. Noch in den 50er Jahren waren große Anstrengungen erforderlich, um in Saßnitz alle Kriegsschäden zu beseitigen.
Gleich danach begannen die Deutsche Reichsbahn und die Schwedischen Staatsbahnen, die vorhandenen Fähranlagen zu modernisieren und neue leistungsfähige Fährschiffe in Dienst zu stellen.
Die Fährschiffe „SASSNITZ" (Baujahr 1959), „STUBBENKAMMER" (Baujahr 1971), „RÜGEN" (Baujahr 1972) und „ROSTOCK" (Baujahr 1977) der Deutschen Reichsbahn und die „TRELLEBORG" (Baujahr 1957), „SKÅNE" (Baujahr 1966), „SVEALAND" sowie „GOTALAND" (beide sind 1973 gebaute Güterfährschiffe) der Schwedischen Staatsbahnen ermöglichen heute einen zeitgemäßen, effektiven und sicheren Trajektverkehr.
Ende der 50er Jahre begannen die Rekonstruktionsarbeiten an den Fähranlagen. 1958 und 1959 entstand der neue Fährbahnhof Saßnitz Hafen. Daran schloß sich die Rekonstruktion der Fährbetten an.
Während vor dem zweiten Weltkrieg überwiegend Güter zum Zwecke des Warenaustauschs zwischen Deutschland und Schweden trajektiert wurden, dominiert seit 1948 der Transitgüterverkehr. Eine ähnliche Entwicklung nahm auch der Reiseverkehr. So wurde in den zurückliegenden Jahren ein weitverzweigtes Netz internationaler Reisezugverbindungen geschaffen. Über die Fährroute werden heute Kurswagen von und nach Berlin, Moskau, Stockholm, Malmö und Oslo mit Anschlüssen nach Beograd, Wien, Bukarest, Paris, Prag, Sofia, Warschau, Rom und Zürich geführt. Günstige Tarife tragen dazu bei, daß diese Verbindungen von den Reisenden gern in Anspruch genommen werden. Grundlage war und ist dafür die von der Deutschen Reichsbahn und den Schwedischen Staatsbahnen über mehr als drei Jahrzehnte konzentriert angelegte Marktarbeit.
Seit 1961 besteht außerdem ein großzügig organisiertes Netz schnellfahrender Güterzüge, das bei allen beteiligten Eisenbahnverwaltungen hohe Geschwindigkeiten garantiert. Diese TEEM-Linien (Trans Europ Express Marchandises) existieren von Oslo und Stockholm bis in alle Teile Süd-, Ost- und Westeuropas. Fast alle diese Züge fahren über Seddin, der Drehscheibe des internationalen Güterverkehrs. Die Fährverbindung Saßnitz–Trelleborg ist daher in sämtliche von und nach Skandinavien bestehenden direkten und sehr günstig gestalteten Eisenbahn-Gütertarife voll einbezogen. Neben der Beförderung per Eisenbahn spielt seit 1970 auch der internationale Güterfernverkehr mit Lastkraftwagen sowie der Pkw-Transport für die Fährschifflinie eine zunehmende Rolle. Dafür sind insbesondere die Fährschiffe „SKÅNE" und „STUBBENKAMMER" vorhanden. Sie wurden speziell für den Transport von Eisenbahngüterwagen und Lastkraftwagen gebaut. Heute benötigen die Schiffe für eine Überfahrt drei Stunden und 40 Minuten.
Die in den zurückliegenden 75 Jahren zwischen Saßnitz und Trelleborg vollbrachten Transportleistungen sind beträchtlich. Folgende Zahlen verdeutlichen das: 1909 wurden 35 000, 1938 180 000, 1949 2000, 1958 180 000, 1966 260 000 und 1983 275 000 Personen befördert. Hinzu kamen 1983 noch 32 729 Pkw, 620 KOM sowie 1 981 Pkw- bzw. KOM-Anhänger. Weitaus umfangreicher ist das Güterverkehrsaufkommen: 1909 40 000 t, 1938 260 000 t, 1949 120 000 t, 1958 600 000 t, 1966 1 370 000 t. Im vergangenen Jahr waren es 3 800 000 t Güter.
Das Verkehrsaufkommen ist noch nie so gestiegen wie in den zurückliegenden 35 Jahren! Dies entspricht voll und ganz dem Bestreben unseres Landes, den internationalen Handel unter friedlichen Bedingungen zu fördern und zur Völkerverständigung beizutragen.
Die Fährschifflinie wird diesem Anliegen auch künftig gerecht werden.
wdm.

Leser meinen ...

Erfahrungsaustausch
Am 15. Mai 1984 fand auf Einladung der Redaktion „modelleisenbahner" ein Erfahrungsaustausch über das Thema „Elektronik auf Modellbahnanlagen" statt.
Da wir wissen, daß es über die anwendungsbereite Elektronik für Modellbahnanlagen recht unterschiedliche Auffassungen gibt, war diese Aussprache mit Elektronik-Experten eine wichtige Voraussetzung für die weitere Arbeit auf diesem Gebiet.
Nachdem Modellbahnfreund Claus Dahl ausführlich über seine Erfahrungen berichtete, gab es eine sehr fruchtbringende Diskussion. Das Fazit: Aufgrund der weiteren technischen Entwicklung wird die Elektronik auch an den Modelleisenbahnern nicht spurlos vorübergehen. Neben einigen ausführlichen – und vor allem verständlich geschriebenen – Beiträgen werden künftig vor allem Teillösungen für spezielle Funktionsbereiche vorgestellt. Damit sollen die Modelleisenbahner mehr als bisher angeregt werden, elektronische Schaltungen auf ihren Anlagen zu berücksichtigen.
Die Redaktion dankt nochmals allen Teilnehmern für ihr Engagement, uns bei der weiteren Arbeit zu unterstützen!
me

Leser schreiben ...

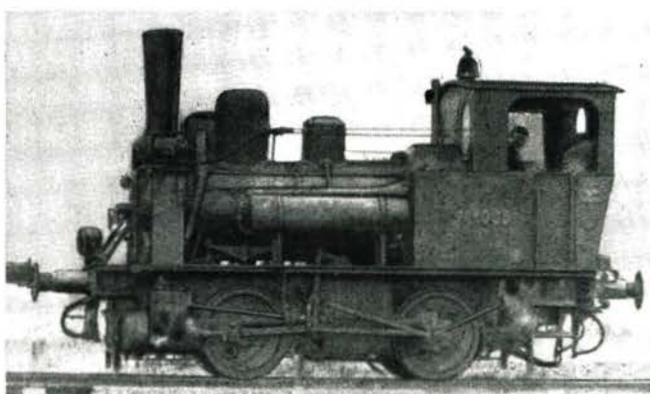
Zu Gast bei der AG 7/36
Vielfältige Kontakte pflegt unsere AG 7/36 „Freunde der Straßenbahn" Magdeburg zu Nahverkehrsfreunden anderer Arbeitsgemeinschaften. So besuchten uns Anfang März Freunde der Berliner AG 1/11 und der Dresdner AG 3/64 und 3/83. Nach einer kleinen Rundfahrt mit einem Sonderwagen der Magdeburger Verkehrsbetriebe, der Besichtigung des Betriebshofes Nord in Rothensee und der kleinen Fahrzeugschau auf dem Westring, wo erstmalig der historische Hechttriebwagen 70" vorgestellt wurde, führten wir den Freunden unsere Modellstraßenbahnanlage vor. Diese Anlage wird gegenwärtig teilweise neu gestaltet. Wir hoffen, sie demnächst wieder auf einer größeren Ausstellung zeigen zu können.
D. Pauke, Magdeburg

Neues aus Marienberg
Vielfältig sind die Aktivitäten im 35. Jahr des Bestehens unserer Republik. Aus allen Teilen der DDR werden hervorragende Leistungen gemeldet. So auch Mitte März aus dem Erzgebirge, als in Marienberg die Stadtverordneten Bilanz zogen über die Ergebnisse in der nun zu Ende gehenden Wahlperiode. Voller Stolz konnte berichtet werden, daß die AG 3/42 die Wintermonate genutzt hat, um weitere Räumlichkeiten auszubauen. Dabei schafften die Modelleisenbahner einen Wert von 10 000 Mark!
aw

Ergänzungen zum Heft 3/84, S. 10
Die erste Aufnahme (ehemaliger Bahnhof Chemnitz) entstand von der Brücke aus (heute Platz des 8. Mai), die um die Jahrhundertwende errichtet wurde.
Früher sicherten Eisenbahner die Kreuzung vor dem Hbf, in dem sie vor dem im Schrittempo fahrenden Zug mit Glocke und Fahne herliefen.
In der Bildunterschrift zur dritten Aufnahme steht, daß im Bahnhof Warmbad täglich zweimal ein Eilzug (Leipzig–Cranzahl) hält. Nach meinen Informationen fährt der Eilzug dort durch und hält in Thermalbad-Wiesenbad.
F. Ulbricht, Karl-Marx-Stadt

Leser antworten ...

Werklokomotiven
Ihrer freundlichen Bitte, Angaben über die von Ihnen veröffentlichten Fotos von Werklokomotiven zu übermitteln, komme ich gerne nach.
Heft 11/82, Abb. 2: Schwere Abraumlokomotive, Hersteller: Borsig, Dienstmasse 26t, Höhe über SO: 2,6m, Breite: 2,1m, für niedrige Baggerdurchfahrten geeignet. Beschreibung in Borsig-Zeitung Heft 12/26, Bauzeit Anfang der 20er Jahre, Leistung 250/275PS.
Heft 11/82, Abb. 3: 200-PS-Einheitsbaulok (von Henschel entwickelt), Kolbendurchmesser: 340mm, Kolbenhub: 430mm, Raddurchmesser: 780mm, Achsstand: 1800 mm, Länge o. P.: 5900mm, Höhe über SO: 3140mm, Breite: 2450mm, Dampfdruck 1,8MPa, Rostfläche: 1,0m², Heizfläche wasserberührt (spezielles Maß der Werklokhersteller): 53 m², V_{max}: 30 km/h, Kohlevorrat: 0,8 t, Wasservorrat: 2,5t, Leermasse: 18,6t, Dienstmasse: 23,9t, Bauzeit: 1941 bis 1944.
Heft 2/84, Abb. 1: Werklok E2 (nicht 22) der Maxhütte, Typ „Helfmann" von Henschel, Leistung: 160/180PS, Kolbendurchmesser: 310mm, Kolbenhub: 430mm, Raddurchmesser: 800mm, Achsstand: 1800mm, Länge o. P.: 5900mm, Höhe über SO: 3300mm, Breite: 2200mm, Dampfdruck: 12MPa, Rostfläche: 0,8m², Heizfläche wbr.: 44m², V_{max}: 30km/h, Kohlevorrat: 0,64t, Wasservorrat: 2,0t, Leermasse: 14,6t, Dienstmasse: 19,0t.
Heft 2/84, Abb. 2: Nachkriegsneubaulok vom VEB LKM Babelsberg, Leistung: 200PS, Raddurchmesser: 850mm, Achsstand: 1800mm, Dampfdruck: 1,37MPa, Länge o. P.: 6320mm, LüP: 7380mm, Höhe ü. SO: 3470mm, Breite: 2510mm, Rostfläche: 1,4m² (Braunkohlenbrikettfeuerung), Heizfläche: 55,4m² (feuerberührt), Kohlevorrat: 1,0t, Wasservorrat: 2,5t, V_{max} 30km/h, Leermasse: 20t, Dienstmasse: 26t, Bauzeit: um 1956.
Heft 2/84, Abb. 4: Industrielok von Hanomag (erkennbar an der Scheibenrädern und der besonderen Ableitung der Dampfeinströmrohre vom Dom), Kolbendurchmesser: 285mm, Kolbenhub: 400mm, Raddurchmesser: 880 mm, Achsstand: 2000 mm, LüP: 6770 mm, Höhe ü. SO: 3550 mm, Breite: 2540 mm, Dampfdruck: 1,18 MPa, Rostfläche: 0,75 m², Heizfläche (fbr): 36,85 m², Kohlevorrat: 0,8 t, Wasservorrat: 3,2 t, Leermasse: 14 t, Dienstmasse: 19,4 t, Bauzeit: 1895 bis 1900.
Eine Lok dieses Typs, die Theag Nr. 78, tat als 89 6003 Dienst auf der Esperstedt-Oldislebener Eisenbahn (ex Bachstein) und übernahm vornehmlich den Güterverkehr zur dortigen Zuckerfabrik (früher Kalischacht Oldisleben) sowie den Personenverkehr zu den Zügen in Esperstedt mit einem kombinierten zweiachsigen Personen-, Gepäck- und Postwagen. Diese Lok Hanomag 2650/1895 erhielt noch eine Druckluftbremse und eine Lichtmaschine *(siehe Foto).*



Heft 2/84, Abb. 5: Hier handelt es sich um eine Lok von Krauss (München), zu erkennen am Sandkasten und der geraden Schwinge der Heusingersteuerung.
Text und Foto (1955): G. Malsch, Steinbach (Thür.)

Leser fragen ...

Wer kann helfen?
Als ich die Lok 242 104 (Baujahr 1975, Fabrik-Nr. 14683) in meiner Statistik eintragen wollte, fiel mir auf, daß es sich dabei um die Herstellerangaben der 242 236 vom Bw Riesa handeln müßte. Wer kann mir weiterhelfen?
O. Kuchenbecker, 9800 Reichenbach, Turmstraße 20, PSF 75-33

StVO einmal anders!



Dieses Straßenschild befindet sich in Freital-Hainsberg vor einer Eisenbahnbrücke!
Foto: T. Scheibe, Berlin

Dipl.-Ing. Ök. Norbert Kuschinski, Dresden

Die Gasstraßenbahn in Dresden

In der zweiten Hälfte des vorigen Jahrhunderts erkannte man allmählich, daß die mit Pferden betriebenen Straßenbahnen den steigenden Anforderungen nicht mehr lange gewachsen sein würden. Man suchte also nach neuen Antriebsmitteln. Die bei der Eisenbahn bewährte Dampfkraft fand zwar auch bei einigen Straßenbahnen – vor allem im Vorort- oder Überlandverkehr – Eingang, aber die Rauchbelästigungen und der umständliche Betrieb verhinderten eine weitere Verbreitung. Andere Systeme, teils recht abenteuerlich anmutend, arbeiteten mit Druckluft, Natronlauge, Ammoniak oder Kohlensäure. Sie blieben auf Versuche bzw. kurzzeitigen Einsatz in wenigen Städten beschränkt. Der Betrieb mit Gasmotoren dagegen konnte sich eine längere Zeit hindurch behaupten. Es sah sogar so aus, als ob er ein ernsthafter Konkurrent für den elektrischen Straßenbahnbetrieb wäre. Auf dem Gebiet der heutigen DDR gab es zwei Straßenbahnbetriebe, bei denen Gasmotorwagen im regulären Linienverkehr eingesetzt waren: Die Deutsche Straßenbahngesellschaft in Dresden und die Dessauer Straßenbahngesellschaft. Über den ersteren soll hier berichtet werden.

Vorgeschichte

An der Nutzung des als stationäre Antriebsquelle bereits bewährten Gasmotors zum Fahrzeugantrieb wurde Mitte des vorigen Jahrhunderts an verschiedenen Orten des In- und Auslandes gearbeitet.

Oskar Blessing in Leipzig sowie anschließend Oskar Schwab und Carl Lühring mit ihrer in Dresden gegründeten Motorwagen-Gesellschaft schufen nach mehreren Versuchsmustern schließlich einen betriebsfähigen Gasmotorwagen. Nachdem Carl Lühring gestorben war, wurden 1893 die Wagen in Dresden weiterentwickelt.

Zu diesem Zweck gründete man eine britisch-deutsche Gesellschaft „The Gas Traction Company Limited London and Dresden", die auf dem Grundstück Großenhainer Str. 28 (spätere Nummer 32) gepachtete Werkstatträume besaß. Hier entstanden mehrere Gasmotorwagen mit Decksitzen, die nach einer am 15. März 1894 vorgenommenen Probefahrt nach London transportiert und dort auf den Linien von West-Croydon eingesetzt wurden.

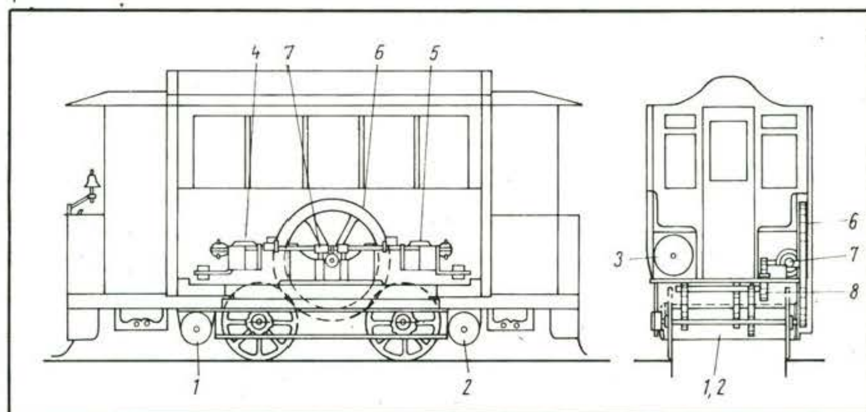
Die Wagen

Nach gleicher Konstruktion wie die für London konstruierten Wagen – jedoch ohne Oberdeck – wurden auch für Dresden Fahrzeuge gebaut.

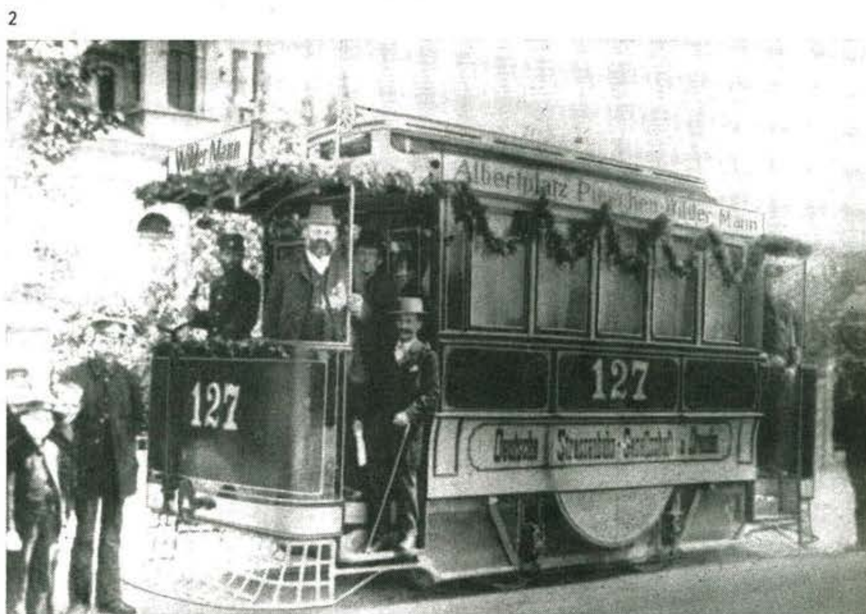
Die Gasmotoren lieferte die Motorenfabrik Deutz bei Köln und die Wagenkästen die Firma Stoll in Dresden-Plauen. Die Montage der Wagen erfolgte in der Werkstatt der Gas Traction Company.[1] Die fünf Fahrzeuge wurden in den Park der Deutschen-Straßenbahn-Gesellschaft Dresden eingereiht, die den Gasantrieb auf ihren Linien erproben wollte. Ihr Direktor Stößner war mit der Gas Traction Company geschäftlich verbunden und daher an Entwicklung und Popularisierung des Gasantriebs interessiert. Die Deutsche Straßenbahn-Gesellschaft rühmte sich dann auch, der erste Straßenbahnbetrieb zu sein, der Gasmotorwagen im Linienverkehr einsetzte. Allerdings hatte dieselbe Gesellschaft bereits am 6. Juli 1893 ihre erste elektrische Straßenbahnlinie eröffnet, so daß der Gasbetrieb wohl mehr als Experiment angesehen werden muß.

Die Abmessungen der fünf Fahrzeuge wiesen offenbar geringfügige Differenzen auf. Im Bericht über eine technische Überprüfung vom 1. Juli 1895 wurden folgende Angaben festgehalten:[2)]

1



2



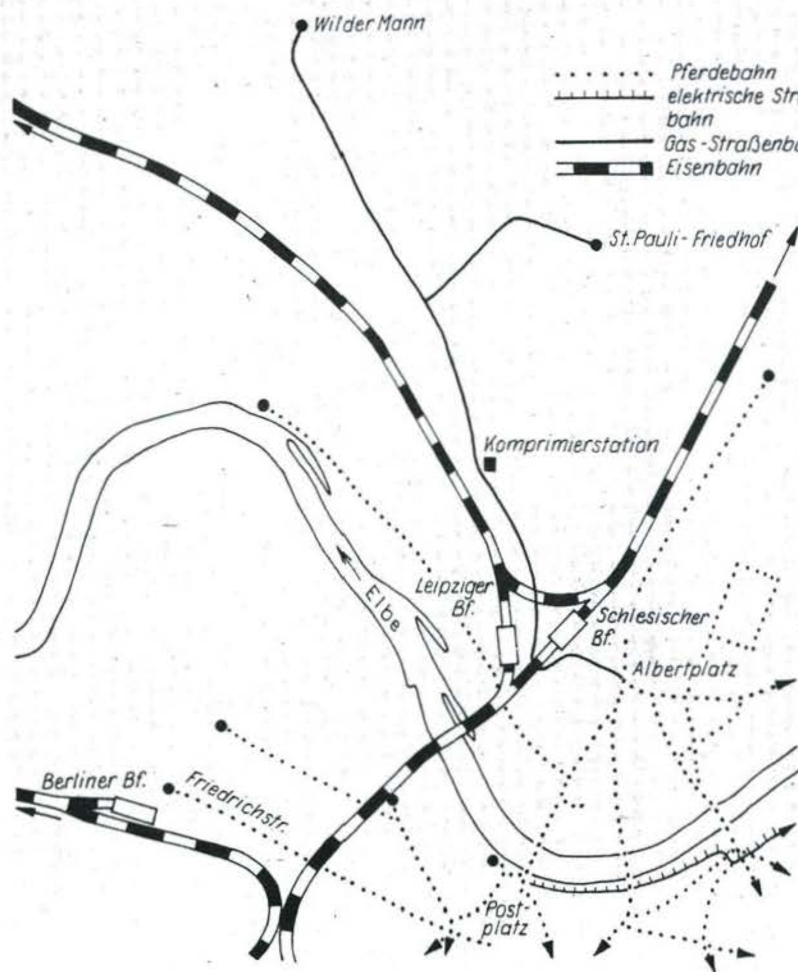
1 Schematische Darstellung der Konstruktion eines Gasmotorwagens
1, 2, 3 – Gasvorratsbehälter; 4, 5 – Motorzylinder; 6 – Schwungrad; 7 – Motorwelle; 8 – Getriebe
2 Gasmotorwagen Nr. 127 während der Eröffnungsfahrt
3 Verlauf der Straßenbahnlinien im Nordwesten von Dresden in den Jahren 1894/95, speziell der Gas-Straßenbahnlinien vom Albertplatz (Platz der Einheit) zum Wilden Mann bzw. zum St. Pauli-Friedhof

Foto und Zeichnungen: 1 u. 3 Sammlung Verfasser; 2 Sammlung M. Schatz, Dresden

Wagennummer	Sitzplätze	Stehplätze vorn	Stehplätze hinten
125 und 126	12	5	6
127 und 128	14	5	6
129	14	8	8

In den Wagen befanden sich unter dem Boden quer zur Fahrtrichtung zwei Gasvorratsbehälter und ein dritter längs der Fahrtrichtung unter einer der Fahrgastlängsbänke. Unter der anderen Bank war der 10-PS-Gasmotor, System Otto, der Deutzer Motorenfabrik mit zwei liegenden Zylindern untergebracht. Das große Schwungrad des Motors war zum Fahrgastraum hin durch die Rücklehne abgeschlossen, während es von außen durch Klapptüren zugänglich war.

3



Von der Motorwelle wurde die Antriebskraft über Zahnräder, Zwischenwellen und Kupplungen sowie über „Gall'sche Ketten" auf die Achsen übertragen.

Zur Motorkühlung war ein Kühlwasserkreislauf vorhanden, wobei sich der Kühler auf dem Dach befand.

Die Komprimierstation

Zum Nachfüllen der Vorratsbehälter auf den Wagen richtete man auf dem Grundstück der Werkstatt eine Komprimierstation ein. Von ihrer Funktion her läßt sie sich mit einem Unterwerk der elektrischen Straßenbahn vergleichen, wenn man das Gaswerk dem Elektrizitätswerk gegenüberstellt.

Im Inneren der Komprimierstation (auch Gaskraftstation genannt) trieb ein Gasmotor eine Pumpe an, die das normale Stadtgas auf 8 bis 10 Atmosphären verdichtete und in zwei Vorratsbehälter drückte. Der 8-PS-Motor wurde nach kurzer Zeit durch zwei 6-PS-Gasmotoren ersetzt, wovon jeweils einer in Reserve blieb.

Die zwei Vorratsbehälter mit dem komprimierten Gas befanden sich aus Sicherheitsgründen außerhalb des Gebäudes, wo auch Gefäße mit Kühlwasser für den Motor standen. Von der Komprimierstation führte eine unterirdische Leitung bis zum Straßenbahngleis, wo durch eine hydrantartige Vorrichtung das Gas entnommen werden konnte. Die Leitung und die an beiden Enden der Gasmotorwagen angebrachten Füllventile wurden durch einen Gummischlauch verbunden, und infolge des Druckgefälles strömte das Gas aus den Vorratsbehältern der Komprimierstation in die drei Vorratsbehälter des Wagens. Als Füllzeit werden in den Berichten ein bis drei Minuten angegeben. Eine Füllung reichte für eine Hin- und Rückfahrt. Da sich die Komprimierstation auf der Strecke zwischen den Endpunkten befand, bedeutete das für die Fahrgäste jedesmal einen Zwangsaufenthalt. Zweifellos wären in dieser Hinsicht Komprimierstationen an den Linienendpunkten günstiger gewesen; in Dresden war aber der Standort der Station durch den Standort der Werkstatt vorgegeben.

Gasmotorwagen im Einsatz

Der Magistrat von Dresden genehmigte im Einverständnis mit der Königlichen Amtshauptmannschaft Dresden-Neustadt und der Königlichen Polizeidirektion unter Vorbehalt des jederzeitigen Widerrufs den von der Deutschen Straßenbahn-Gesellschaft beantragten „längeren probeweisen Betrieb" der Linien Albertplatz (heute Platz der Einheit) – Wilder Mann und Albertplatz – St. Pauli-Friedhof mit fünf Gasmotorwagen.

Die am 27. Juli 1894 stattgefundene Probefahrt mit vier Wagen auf der Linie zum Wilden Mann verlief ohne Beanstandungen, so daß der reguläre Linienverkehr aufgenommen werden konnte. Die Fahrzeit betrug anfangs 26, später 23 Minuten. Der Fahrplan sah für die beiden Linien Wagenfolgen von je 24 Minuten im Tagesverkehr vor, wodurch zwischen Albertplatz und dem Verzweigungspunkt Trachenberger Platz eine Wagenfolge von 12 Minuten entstand. Die Höchstgeschwindigkeit war behördlich auf 12 km/h begrenzt worden. Da die Geschwindigkeit kaum über der eines Pferdebahnwagens lag, führte der Betrieb nicht zu Komplikationen. Auf der Linie St. Pauli-Friedhof wurden die Gasmotorwagen regulär erst ab November 1895 eingesetzt.

Am Endpunkt Wilder Mann wies die Strecke auf 140 m Länge eine Steigung von 1:22 auf, in deren Mitte eine Krümmung mit 17 m Radius lag. Dieses Streckenstück erwies sich als ein Schwachpunkt des Dresdner Gasbahnbetriebs, denn die Geschwindigkeit sank hier nicht nur deutlich ab – es kam sogar

vor, daß die Fahrgäste 50 m vor dem Endpunkt aussteigen mußten, damit der Wagen das letzte Wegstück in Schrittgeschwindigkeit überwinden konnte.
Das war nicht der einzige Nachteil, der sich bemerkbar machte. An warmen Tagen erhitzte sich das Kühlwasser so stark, daß es nach jeder zweiten oder dritten Fahrt mit Frischwasser ergänzt werden mußte.
Die Fahrgäste bemängelten nicht nur einen unangenehmen Gas- und Schmierölgeruch – besonders bei trüber Witterung – sondern vor allem ein Rütteln beim Abfahren und Anhalten und Vibrationen beim Stillstand. Manche Fahrgäste zogen es daher vor, auf eine der Pferdebahnen zu warten.
Obwohl die Explosionssicherheit immer wieder betont worden war, ereignete sich am 10. Dezember 1894 kurz vor 18 Uhr an einem der Wagen während des Füllvorgangs an der Komprimierstation eine Explosion. Sie entstand dadurch, daß beim Anschluß der Speiseleitung an das Wagenventil Gas entwich, und sich das entstehende Gas-Luft-Gemisch entzündete, als mit einer offenen Laterne geleuchtet wurde. Die 10 Fahrgäste konnten nach kurzem Aufenthalt die Fahrt in einem anderen Gasmotorwagen fortsetzen.
Probeweise wurden im September 1894 Beiwagen, wie sie auf der elektrischen Linie eingesetzt waren, mitgeführt. Eine Zeitungsmeldung weist zwar auf „günstige Resultate" hin, was aber stark anzuzweifeln ist. Der Beiwagenbetrieb war offenbar auch nur von kurzer Dauer.

Das Ende der Dresdner Gasbahn

Am 4. März 1895 war in Dessau die „Deutsche Gasbahn-Gesellschaft" gegründet worden. Durch einen Vertrag mit der Gas Traction Company erwarb man für insgesamt 500 000 Mark die den Gasantrieb betreffenden Patentrechte für Deutschland und weitere mitteleuropäische Länder und übernahm die bestehenden vertraglichen Abmachungen mit der Gasmotorenfabrik Deutz und der Deutschen Straßenbahn-Gesellschaft Dresden. Die der Gas Traction Company gehörenden Maschinen, Werkzeuge und Gasmotorwagen in Dresden wurden der Deutschen Gasbahn-Gesellschaft Dessau zum Schätzpreis überlassen. Die Dresdner Werkstatt wurde eine Filiale der neuen Gesellschaft.
Das eigentliche Erprobungsfeld für den Gasbetrieb bildete jedoch jetzt die am 15. November 1894 in Betrieb genommene Straßenbahn in Dessau, die von Anfang an ausschließlich mit Gasmotorwagen betrieben wurde.
Die Dresdner Wagen hatten zwar die prinzipielle Anwendbarkeit des Gasantriebs gezeigt, waren aber bereits physisch und moralisch verschlissen. Hinzu kam, daß sich die beiden Linien in Dresden wegen der vielen Eisenbahnkreuzungen als ungünstig erwiesen hatten, und außerdem der Pachtvertrag für das Grundstück ablief.
Zu diesen offiziellen Gründen muß aber noch ergänzt werden, daß sich Dresden inzwischen wegen guter Erfahrungen für den ersten elektrischen Straßenbahnbetrieb entschieden hatte.
Die Deutsche Gasbahn-Gesellschaft Dessau teilte daher im Februar 1896 der Deutschen Straßenbahn-Gesellschaft Dresden offiziell mit, daß der Gasbahnbetrieb in Dresden am 15. März 1896 eingestellt werden solle. Sicherlich ist dieser Termin ebensowenig als Datum der tatsächlich letzten Fahrt anzusehen wie der an anderer Stelle genannte 31. Dezember 1895. Der Gasbahnbetrieb wird wohl allmählich ausgelaufen sein.
Im April 1896 wurden die Wagen 125 bis 129 in den Dessauer Werkstätten der Deutschen Gasbahn-Gesellschaft repariert und neu lackiert. Ob sie nochmals zum regulären Einsatz gelangten, ist nicht bekannt. Bereits am 30. September 1896 wurde der Auftrag gegeben, den Wagenkasten des Motorwagens Nr. 126 in einen Beiwagen und die noch verwendbaren Motor- und Antriebsteile dieses Fahrzeugs in eine Gaslokomotive umzubauen.
Der Verbleib der übrigen Wagen konnte nicht geklärt werden, vermutlich wurden sie spätestens 1899 zerlegt.

Fußnoten

1) Die Herstellerangabe „Dessau" in der ersten Auflage des Straßenbahn-Archivs (transpress-Verlag) und in der Geschichte der Dresdner Straßenbahn (Tribüne-Verlag) beruht offenbar darauf, daß die Dresdner Werkstatt der Gas Traction Company später Filiale der Deutschen Gasbahn-Gesellschaft Dessau wurde. Die Werkstätten der Deutschen Gasbahn-Gesellschaft in Dessau selbst, die Vorläufer der späteren Waggonfabrik Dessau, nahmen erst im Sommer 1895 die Produktion auf.

2) Im Straßenbahn-Archiv (erste Auflage sowie Band 2, zweite Auflage) und in der Geschichte der Dresdner Straßenbahn werden als Wagennummern die Nr. 123 bis 127 angegeben. Es konnte nicht geklärt werden, wie es zu dieser Differenz gekommen ist. Daß die Gasmotorwagen die Nr. 125 bis 129 trugen, ist durch zwei voneinander unabhängige Primärquellen (4) und (5) belegt.

Quellenangaben

(1) Verwendung von Gasmotoren für Straßenbahnbetrieb; Zeitschrift des Vereins deutscher Ingenieure [Berlin] 37 (1893) 40, S. 1247 bis 1248
(2) Der Gasmotorwagen (System Lührig); Mittheilungen des Vereins für die Förderung des Local- und Straßenbahnwesens [Wien] 2 (1894) 11, S. 700–701
(3) Grosch, G.: Über Straßenbahnbetrieb mittelst Gasmotor-Wagen (System Lührig) auf der Strecke Dresden – Wilder Mann, Der Civilingenieur [Leipzig] 41 (1895) S. 466–482
(4) Akte des Königlich Sächsischen Ministeriums des Innern betreffs Straßenbahnbetrieb mit Gasmotorwagen in Dresden, Staatsarchiv Dresden
(5) Akte „Dessauer Waggonfabrik AG" Nr. 153, Staatsarchiv Magdeburg
(6) Verschiedene Kurzmeldungen in den Zeitschriften bzw. Zeitungen: Die Straßenbahn; Berlin / Zeitschrift für Transportwesen und Straßenbau; Berlin / Dresdner Anzeiger; Dresden

Lok-einsätze

Bw Saalfeld, Est Göschwitz
Zum Bestand gehört seit dem 28. März 1984 die Lok 41 1025. Sie war vorher in Güsten beheimatet.
Dre. (Anfang Mai 1984)

Bw Blankenburg (Harz)
Die hier bisher eingesetzte 50 3703 mußte aufgrund eines Schadens abgestellt werden. Sie soll später in Guben als Dampfspender dienen. Vom Bw Salzwedel wurde als Ersatz die Lok 50 3520 übernommen.
Qu. (Stand Ende Mai 1984)

Bw Wittenberge
Hier sind die Loks 50 3545, 50 3554, 50 3561, 50 3570, 50 3610, 50 3624, 50 3637, 50 3638, 50 3640, 50 3641, 50 3642, 50 3645, 50 3680, 50 3683 und 50 3685 vorhanden. Auf der KBS 815 werden die Züge 17358, 17363, 17366 und 17367 sowie auf der KBS 777 die Züge 15334 und 15343 mit Dampf gefahren.
Rd. (Ende Mai 1984)

Bw Salzwedel
Beheimatet sind hier die Loks 50 3531, 50 3681, 52 8018, 51 8131, 52 8140, 52 8164, 52 8171, 52 8172 und 52 8179. Auf der KBS 756 verkehrt Zug 17323 und auf der KBS 757 die Züge 7304, 7315, 7314 und 7316 mit Dampf. Außerdem werden zahlreiche Güterzüge in Richtung Wittenberge und Oebisfelde mit o.g. Loks gefahren.
Key. (Ende Mai 1984)

BR 175 (SVT)
Während der Sommermonate verkehren diese Triebwagen wieder planmäßig auf der Relation Berlin – Bautzen – Berlin. Außerdem werden die Triebwagen zwischen Berlin Stadtbahn und Saßnitz Hafen am 11., 18. August und 1. September 1984 eingesetzt (Stralsund Rügendamm ab 8.54 Uhr, an Saßnitz 9.39 Uhr, ab Saßnitz 19.31 Uhr, an Stralsund Rügendamm 20.49 Uhr).
Kr. (Anfang Juni 1984)

Bw Stralsund, Einsatzstelle Putbus
Mit Beginn des Jahresfahrplans verkehren auf der Strecke Putbus – Göhren (Rügen) die Loks 99 4802 und 99 4633 planmäßig. Die 99 1784 befindet sich derzeit im Raw „DSF" Görlitz. Diese Maschine legte im Sommer 1983 22 000 km zurück (Laufleistung pro Tag durchschnittlich 240 km). Noch 1984 ist vorgesehen, in Putbus die Lok 99 1782 zu beheimaten.
Kr. (Anfang Juni 1984)

Gerhard Arndt (DMV), Dresden

Auf den Schienensträngen Afrikas

Die tunesischen Eisenbahnen (2. Teil)

Die Bahnanlagen

Es sind teilweise recht unterschiedliche Schienenprofile vorhanden, die je nach Entstehungszeit der Strecken und der vorgesehenen Belastung zum Einbau kamen. Bei der Regelspur gibt es Schienen mit 25, 30, 36, 38 und 46 kg/m, während bei den Meterspurstrecken sogar welche mit 20 kg/m, aber auch 25, 30, 36 und 38 kg/m verlegt wurden. Daraus ist eine gewisse Standardisierung der regelspurigen und schmalspurigen Gleisanlagen erkennbar. Etwa 70% aller Strecken sind mit den bei afrikanischen Eisenbahnen üblichen Stahlschwellen ausgerüstet. Neben Holzschwellen, bereits 1927 gab es Versuche mit Eisenbetonschwellen, kommen neuerdings in verstärktem Maße Betonschwellen zum Einbau. Für diesen Zweck hat die SNCFT eine Betonschwellenfabrik mit einer jährlichen Produktionskapazität von 40 000 Stück in eigener Regie gebaut. Im Rahmen dieser Erneuerungsmaßnahmen werden die noch vorhandenen 12- und 15-m-Schienen zu Langschienen verschweißt. Bei den Oberbauarbeiten sind auch Stopfmaschinen der bekannten österreichischen Firma Plasser & Theurer im Einsatz. Die Achsfahrmassen betragen auf den Vollspur- 20 t und auf den Schmalspurstrecken im allgemeinen 16 t.

Die zahlreichen Brücken und Durchlässe – sie überbrücken die meist ausgetrockneten Flußläufe – erfordern eine exakte Unterhaltung, da sonst mit Überschwemmungen und Unterspülungen der Gleisanlagen, hervorgerufen durch erhebliche Niederschlagsmengen während der Regenzeit, zu rechnen ist.

Das gesamte Eisenbahnnetz Tunesiens verfügt über nur 7 Tunnel mit insgesamt 2,4 km Länge. Die Bahnhofsgebäude sind einfach ausgeführt und dem Stil des Landes angepaßt. Im Hauptbahnhof von Tunis sind nur 7 Gleise beider Spurweiten vorhanden. Für die Instandsetzung der Fahrzeuge stehen der SNCFT ein Ausbesserungswerk in Tunis und ein großes Bahnbetriebswerk in Tunis Dubosville mit mehreren Unterhaltungsstellen, so z. B. in Tunis Stadt, La Goulette, Gatour, Sousse und Bizerte zur Verfügung. Hinzu kommen weitere im Bereich der Sfax Gafsa Bahn. In dem Ausbesserungswerk mit 900 Bediensteten, einem der größten Industriebetriebe Tunesiens, werden neben der Unterhaltung des gesamten Fahrzeugparkes zweiachsige, offene und gedeckte Güterwagen gebaut sowie Arbeiten für Dritte, zur Auslastung des Maschinenparks, ausgeführt.

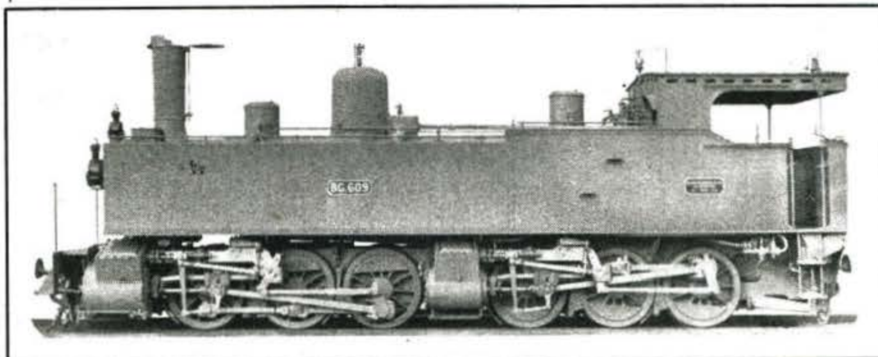
Dampflokomotiven

Die Sfax Gafsa Eisenbahn besaß zur Betriebseröffnung 17 Dampflokomotiven geringerer Leistung. Von der Elsässischen Maschinenbau Gesellschaft wurden 1904 1'D-Schlepptenderlokomotiven und von der schweizerischen Lokomotivfabrik Winterthur 1'Eh2-Güterzuglokomotiven für den schweren Erz- und Phosphatverkehr gekauft. Letztere Firma lieferte auch Bn2t-Loks für den Rangierdienst. 1913 wurden nochmals n2t-Rangierlokomotiven, da sich offensichtlich die Zweikuppler als zu schwach erwiesen hatten, bestellt.

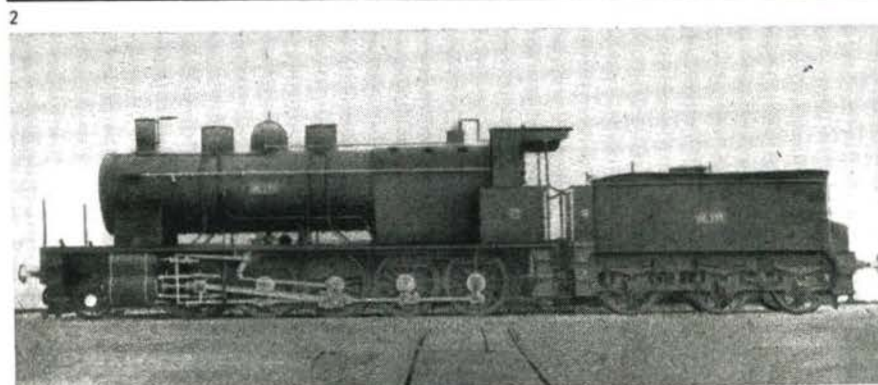
Bedeutend größer und in der Typenvielfalt umfangreicher war der Dampflokpark der Boné Guelma-Eisenbahngesellschaft. So lieferte Schwarzkopff, Berlin, 1'Ct-Loks für den Vorortverkehr von Tunis. 1910 wurden 15 schwere 1'Eh2-Maschinen von der Elsässischen Maschinenbau Gesellschaft gekauft. Für die meterspurigen Strecken gab es C'C'n4vt-Mallet-Lokomotiven, die 1909 ebenfalls von Schwarzkopff in Berlin gebaut wurden, ebenso wie z. B. 2'C'1 h2t-Lokomotiven für den Personenverkehr auf der Strecke Tunis – Sousse. 1920 lieferten die Baldwin Lokomotiv Works, Philadelphia, 10 weitere sechsachsige Mallet-Lokomotiven.

Die Eisenbahnverwaltung Tunesiens verdieselte schon sehr zeitig ihr Netz. Dafür gab es zwei Gründe: Die für den Dampflokbetrieb erforderliche Kohle mußte eingeführt werden, aber vor allem war ein akuter Mangel an brauchbarem Kesselspeisewasser vorhanden. Dadurch war der Dampflokbetrieb sehr kostspielig.

1



2



1 C'Cn4vt–Lok der Bauart Mallet für 1000-mm-Spur der Boné Guelma-Eisenbahngesellschaft Tunis, gebaut 1909 von der Berliner Maschinenbau AG, vorm. L. Schwarzkopff, Berlin (400 PS).

2 1'Eh2-Güterzuglok für 1435-mm-Spur der Boné Guelma Eisenbahngesellschaft, gebaut 1910 von der Elsässischen Maschinenbau Gesellschaft Belfort.

Dieseltriebfahrzeuge

1922 lieferte die schwedische Firma Asea für eine dortige Privatbahn die erste in Europa gebaute dieselelektrische Lokomotive (Achsfolge Bo'Bo', 891-mm-Spurweite), mit einem 120 PS-6-Zylinder-V-Motor. Diese Maschine übernahm 1924 die Tunesische Eisenbahn,

spurte sie auf 1000 mm um und baute ein Sonnenschutzdach auf. Trotz der einfachen Betriebsverhältnisse bewährte sich die erste dieselelektrische Lokomotive Afrikas überraschend fehlerfrei. Sie blieb, ebenso wie die 1926 beschaffte zweite Diesellokomotive, bis etwa 1950 im Dienst. Letztere war mit einem 250 PS-8-Zylinder-V-Motor ausgerüstet und wog bei gleicher Achsanordnung 39 t. Diese beiden Maschinen leiteten den Traktionswechsel bei der Tunesischen Eisenbahn ein, der 1958 unter der Leitung der SNCFT abgeschlossen werden konnte.

Für den Personenverkehr auf den Vorortstrecken wurden 1936 5 dieselmechanische Triebwagen mit 250 PS und 1951 6 weitere Triebwagen mit 300 PS Motorleistung, die Renault lieferte, in Dienst gestellt. 1950 erfolgte die Bestellung von 33 Bo'Bo'-dieselelektrischen Lokomotiven mit 600 PS bei der Firma Alsthom. Die für den Güterzugdienst vorgesehenen Lokomotiven haben zwei Führerstände, sind umspurbar und wurden 1952 ausgeliefert. Zwischen 1956 und 1957 erfolgte die Umspurung von 6 Lokomotiven auf 1435 mm. Die gleiche Firma baute 1956 für den Rangierdienst 16 400-PS-Lokomotiven mit elektrischer Kraftübertragung; sie sind umspurbar. Die vier von den amerikanischen Waldwin-Werken im Jahre 1946 hergestellten 1500-PS-Diesellokomotiven, die Lieferung von französischen Werken war offensichtlich noch nicht möglich, der Bauart A1A' A1A paßten nicht recht in den Fahrzeugpark der Tunesischen Staatsbahn. Sie wurden 1958/59 an die Marokkanische Staatsbahn abgegeben. Unabhängig davon sind jedoch 12 dieselelektrische Lokomotiven mit 950 PS von General-Motors im Einsatz.

Auch auf dem Schmalspurnetz der SNCFT begann die Verdieselung. Neben den bereits erwähnten Schmalspurdiesellokomotiven wurden 12 De-Dietrich-Doppeltriebwagen mit 2 × 200 PS Saurer Motoren und Myliusgetrieben in Dienst gestellt. Der gute Erhaltungszustand der Fahrzeuge gestattete 1962 die nochmalige Ausrüstung mit Deutzmotoren und Voith-Diwabus-Antrieben. Dieser Bestand wurde 1950/51 durch die Lieferung von 12 dieselelektrischen Decauville-Triebwagen (300 PS) mit Steuerwagen für den Vorortverkehr Tunis–Hammam Lif ergänzt. Weiterhin lieferte De-Dietrich-Co'Co'-Gepäcktriebwagen mit 960 PS und Sulzer-Motoren für eine Höchstgeschwindigkeit von 85 km/h.

Mit der Bestellung von 12 dieselhydraulischen Triebzügen, 12 schweren Triebwagen und 25 Steuerwagen bei MAN im Jahre 1960 war der entscheidende Schritt zur Verbesserung des Personenverkehrs getan. Die umspurbaren Triebwagen haben 700 PS-Mercedes-Benz-Motoren, Vielfachsteuerung, können als zwei- und dreiteilige Einheit gefahren werden und erreichen eine Höchstgeschwindigkeit von 110 km/h. Die Hälfte der Steuerwagen sind mit einer Bar ausgestattet, die Triebwagen mit Gepäck- und gesondertem Postabteil.

Die zuletzt bei der Tunesischen Staatsbahn 1979/80 in Betrieb genommenen Triebwagen wurden in Ungarn bei Ganz MÁVAG konstruiert und gebaut. Die 20 dreiteiligen Dieseltriebwagen sind für beide Spurweiten (1000 mm und 1435 mm) ausgelegt. Die SEMT-Pielstick-Motoren haben eine Leistung von 882 kW. Die Höchstgeschwindigkeit beträgt 130 km/h.

Für den Erzverkehr stehen u. a. zwei 1949 aus Algerien übernommene Co'Co'-635-PS-Lokomotiven zur Verfügung. Von den 1952 bei Alsthom gebauten Bo'Bo'-600-PS-Maschinen sind 27 Stück auf den Meterspurstrecken im Einsatz. Dazu kommen 11 der 400-PS-Verschiebelokomotiven aus dem Jahre 1958. Für die steigenden Verkehrsleistungen, besonders im Erzverkehr, wurden 1964 sechs dieselhydraulische 950-PS-B'B'-Lokomotiven mit Deutz-Motoren und Voithgetrieben bestellt.

3 Die erste dieselelektrische Streckenlokomotive Afrikas, gebaut 1922 für eine Schwedische Privatbahn (Spurweite 891 mm). 1924 wurde sie für die Tunesische Staatsbahn auf Meterspur umgebaut.

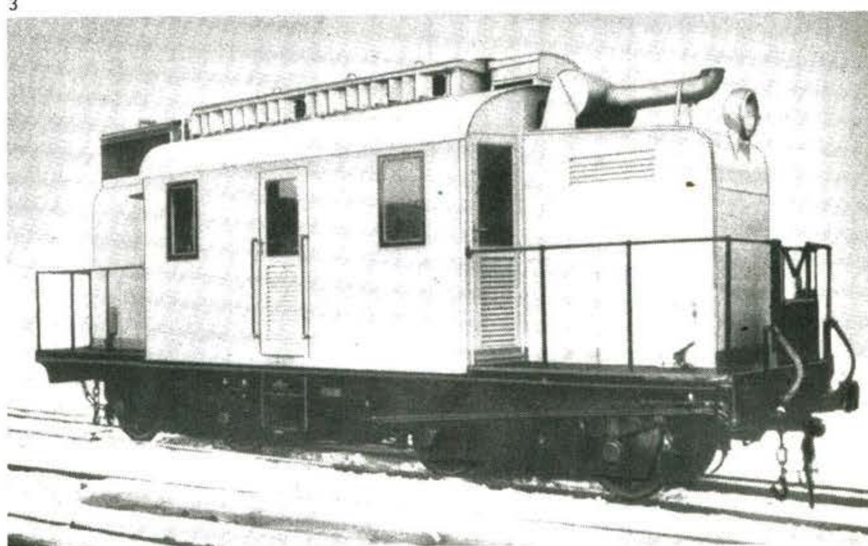
4 Messingmodell der ersten dieselelektrischen Streckenlokomotive Afrikas (Maßstab 1:60, Spurweite 16,5 mm, zwei Triebwerke).

5 Verladung von Klinkerzement- und Phosphatwagen für die Tunesische Staatsbahn im Wismarer Hafen.

6 B' B'-Diesellokomotive für das meterspurige Streckennetz der Tunesischen Staatsbahn in der Werkhalle von Ganz MÁVAG in Budapest (1324 kW, 110 km/h Höchstgeschwindigkeit).

Fotos: 1 bis 3, 5 und 6 Sammlung Verfasser; 4 E.-P. Dargel, Berlin

3



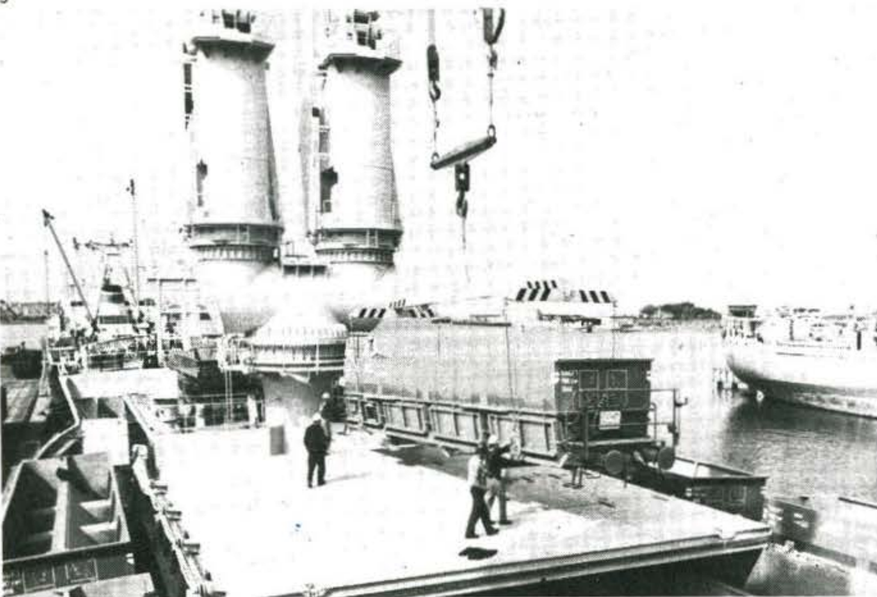
4



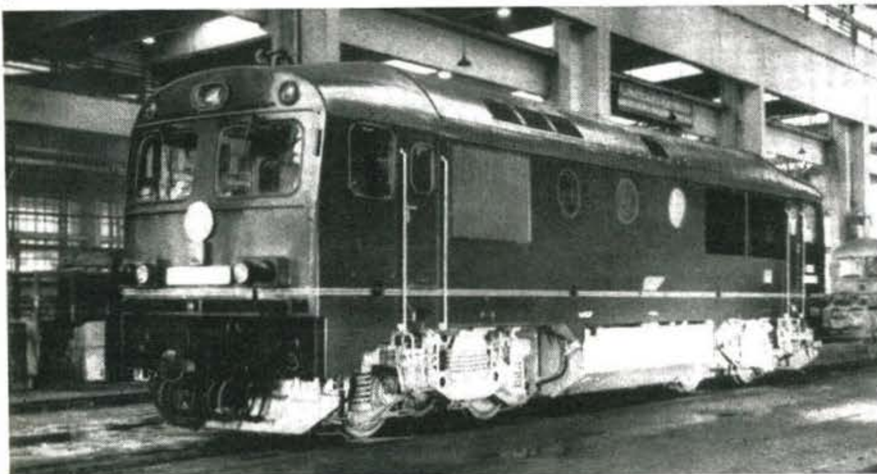
Die Sfax-Gafsa Bahn übernahm 1946 sechs amerikanische Whitcomb-Lokomotiven mit 380 PS Leistung. Als Anschlußauftrag der SNCFT kam 1952 die Lieferung von 17 600 PS dieselelektrischen Lokomotiven von Alsthom zustande. Aber schon 1962 wandte man sich wieder amerikanischen Lieferungen zu. Sechs dieselelektrische Co'Co'-Lokomotiven mit Mittelführerstand und 600 PS wurden von General-Motors gebaut. Die letzte Lieferung von Lokomotiven an die Sfax Gafsa Eisenbahn erfolgte 1964. Es waren 2000 PS starke Co'Co'-Lokomotiven von der gleichen Firma. Neben diesen starken Lokomotiven (1967 wurde die Sfax Gafsa Eisenbahn von der SNCFT übernommen) waren auf den Strecken noch 14 Kleinlokomotiven für den Verschiebedienst im Einsatz.

Die ungarischen Ganz-MÁVAG-Werke in Budapest konnten den zunächst letzten Lokomotivauftrag der Tunesischen Staatsbahn trotz starker internationaler Konkurrenz erhalten. Die B'B'-meterspurige Lokomotive hat eine Leistung von 1324 kW (1800 PS), eine Masse von 64 t und erreicht 110 km/h. Auf Wunsch des Bestellers kamen auch hier SEMT-Pielstick-Motoren zum Einsatz. Die Lokomotive ist eine Weiterentwicklung der DHM 7 der regelspurigen ungarischen Diesellokomotive, Baureihe M 41 2100, mit Schmalspurdrehgestellen.

5



6



Der Wagenpark

Über die Entwicklung des Wagenparks sind nur wenige Angaben bekannt. 1963 waren für beide Spurweiten bei der SNCFT (ohne Sfax Gafsa Bahn) 100 zwei-, drei- und vierachsige Reisezugwagen vorhanden. Die Personenwagen waren anfangs mit Teakholz verkleidet und teilweise naturfarben, dunkelbraun oder weiß gestrichen. Die vierachsigen Wagen hatten eine Länge von 17 bis 18 m. 1961 wurden von MAN gebaute elfenbein/grün gestrichene Stahlwagen (LüP 24,5 m) für das Meterspurnetz beschafft. Der Bestand an Reisezugwagen ging merklich zurück, als der Personenverkehr auf Triebwagen verlagert wurde. Die 1963 ausgewiesenen 3381 Güterwagen waren zu diesem Zeitpunkt stark überaltert; etwa die Hälfte dieser Wagen stammen aus der Zeit vor 1910. Die von 1942 bis 1952 an die französische Waggonindustrie erteilten Aufträge über 652 Güterwagen konnten nur den dringensten Bedarf decken.

Durch die Übernahme der Sfax Gafsa Eisenbahn und ihrer nicht unerheblichen Leistungen fehlte es an Spezialwagen für Phosphat und Erz, zumal der Einsatz der Schmalspurfahrzeuge der ehemals zwei Bahngesellschaften durch die unterschiedlichen Kupplungssysteme Seitenpuffer (Sfax Gafsa), Mittelpuffer (Tunesische Staatsbahn) erschwert wurde. Zur Modernisierung bestellte deshalb die Tunesische Staatsbahn beim Volkseigenen Schienenfahrzeugbau der DDR, dem VEB Waggonbau Niesky, 780 vierachsige Phosphat- sowie vierachsige Selbstentladewagen für den Klinkerzementtransport, die 1979/80 zur Auslieferung kamen. Diese Meterspurfahrzeuge sind für 100 km/h zugelassen. Der Güterwagenpark der SNCFT umfaßte 1980 5309 Waggons, wobei der Neuzugang aus der DDR fast 14 % ausmacht. Es wurde auch Behälterverkehr eingerichtet. Neben 5723 bahneigenen Containern sind etwa 1500 private Behälter vorhanden. Sie gestatten einen nahtlosen Übergang Schiene/Straße und umgekehrt. Neue Wege werden auch mit dem Verkehr nach Europa beschritten. So versucht die SNCFT mit der SNCF gemeinsam eine Fährlinie für Güterwagen einzurichten. Das sonst für Straßenfahrzeuge eingerichtete Fährschiff „La Durance" wurde provisorisch mit Schienen ausgerüstet und der Transport von vier Güterwagen der SNCF von Marsaille über das Mittelmeer nach Tunis und zurück erprobt.

Quellenangaben

(1) F. Baltzer: Die Kolonialbahnen mit besonderer Berücksichtigung Afrikas;
G. J. Goschen'sche Verlagshandlung G.m.b.H. Berlin-Leipzig 1916, S. 188–193.
(2) –: Die Eisenbahnen Afrikas;
Grundlagen und Gesichtspunkte für eine koloniale Eisenbahnpolitik in Afrika,
Vorlage Reichstag (12. Legislaturperiode), I Dession 1907 von Posedowsky
(3) E. D. Brant: Railways of North Afrika;
The Railway Systems of the Maghreb, David & Charles, Newton Abbot 1971, S. 15–129
(4) John R. Day: Railway of Northern Africa;
Arthur Bakker Limited, London 1964, S. 74–80
(5) –: Kurzmeldungen; eisenbahn-modellbahn-magazin, alba-Verlag, Düsseldorf, 21 (1983), Hefte 3 u. 4
(6) V. Köckeritz: Die Tunesischen Eisenbahnen; EISENBAHNPRAXIS, transpress Berlin, 16 (1972), Heft 9
(7) –: Die Bundesbahn, Frankfurt am Main, 51 (1975), Heft 2; 56 (1980), Hefte 4 u. 5

Jochen Kretschmann (DMV), Berlin

„Feuer–Wasser–Kohle"

Gute Fahrt, Anni!

Als ich meine Gehversuche auf den Schienen beendet hatte, gab es bei uns noch keine elektrifizierten Strecken. Es „räucherte" in Halle und Bitterfeld, in Weißenfels und Erfurt, und die „Hochbeinigen" waren die Matadore auf der Strecke.
1956 wurde die Strecke Halle–Köthen elektrifiziert – und wir sahen dann die „Straßenbahnen" oder die „Grünen Ungeheuer", wie wir sie scherzhaft und ein wenig von oben herab nannten. Mit der Zeit aber gewöhnten wir uns an sie. 1927 hatte einmal ein renomierter Eisenbahnjournalist in einer Betrachtung über die Ellok geschrieben: „Welch tote Symmetrie! Man weiß nicht, was vorne oder hinten ist. Skelettartig strekken die Stromabnehmer ihre Knochenarme in die Höhe..." Ähnliches empfand auch ich. Ich nannte den Ellokführer „Straßenbahner" und sagte mitunter scherzahft „Läutnant" zu ihm. Die Leistung aber, beispielsweise die der E 44 oder E 94 – die konnte sich sehen lassen.
Unser elektrifiziertes Netz wuchs in den darauffolgenden Jahren. Von Köthen nach Magdeburg, von Halle nach Weißenfels und weiter bis nach Neudietendorf. Allmählich gewöhnten wir uns an die Gittermaste der Fahrleitung. Es gab eine Anweisung, daß unsere Dienststelle Personale mit Streckenkenntnis bis Erfurt haben müsse. Hellmut Schittkowski, ein alter Routinier, ein Könner auf der Lokomotive und mein Lehrmeister, hatte zu mir gesagt: „Streckenkenntnis erfährt man am Besten auf dem Güterzug! Da merkst du, es läuft, merkst jeden Kilometer Berg..." Daran hielt ich mich. So stapfte ich an einem Wintermorgen über den Hallenser Güterbahnhof und suchte einen Güterzug mit der Nummer „44..." Kalt war es an diesem Morgen, sehr kalt. Durchschnittlich 500 Meter ist so ein normaler Güterzug lang. Der Frost schnitt mir wie mit tausend Nadeln ins Gesicht, der Atem gefror mir sofort an den Brauen. Ich merkte, wie die Kälte meine Finger immer mehr zu kürzen schien. Fast hätte ich die kleine „Kruke", die in ihrer Wattejacke vor mir herstapfte, über den Haufen gerannt.
„Paß doch auf, Meister", murmelte mir die Gestalt zu, knapp einsfünfundsechzig groß. „Schreib Du man lieber deine Wagen auf", knurrte ich fröstelnd zurück, in der Annahme eine Zugfertigstellerin vor mir zu haben. „Von wegen – ich bin genau so Lokführer wie du..." Eine Frau als Lokführer! Aus Höflichkeit nahm ich erst einmal mein Statussymbol, meine Ledermütze, ab. „Weiß schon, daß einer mit mir mitkommt", sagte die kleine Gestalt in der Wattejacke. „Woher?" „Natürlich aus dem Buschfunk!" – Aus dem Buschfunk! Die Gestalt schien unter der Last ihrer Hängetasche fast zusammenzubrechen. „Gib mal deine Tasche her – ich trag sie, Mädchen!" Die Wattejacke blieb stehen, musterte mich von oben bis unten. „Mädchen... du kannst Witze machen... wenn ich mich etwas beeilt hätte, könnte ich deine Mutter sein..." Der Tonfall und das verschmitzte Lächeln unter den dunklen Augenbrauen verrieten mir, daß es nicht böse gemeint war. Die E 44 an der Zugspitze war innen genau so kalt, wie sie von außen aussah. Aber das Türschloß funktionierte. Die „Kruke" in der Wattejacke blies in ihre frostklammen Hände, sah mich an. „Ich bin die Anni" von Halle Paula – und du?"
„Ich bin der Jochen, der Lichtenberger!" „Der von den Dampfern?" „Genau der!" ein kurzer Händedruck – und damit war eine Bekanntschaft besiegelt.
Mißtrauisch sah ich mich um. Ungewohnt der Führerstand, die ganze Atmosphäre – und überall –, alles elektrisch.
Im Moment sei noch gar nichts elektrisch, erklärte mir Anni und deutete auf die Instrumente, von denen ich überhaupt nichts verstand. „Ist doch kein Gramm Ampere in diesem Vogel, der ist doch noch völlig hohl – aber das ändern wir gleich. Du bist so schön groß, kannst mal Luft pumpen."
„Was soll ich...?" „Na ja, Meister – Luft pumpen, mit der Hand – na, damit wir den Stromabnehmer rankriegen; dann wird es auch hier oben warm." Mißtrauisch musterte ich das aluminiumglänzende Gerät in der linken Führerstandsecke. Zwar hatte es einen Handgriff – aber... „Na nun los, den Gefallen kannst du mir doch tun..." Was soll man machen. Wenn man irgendwo zu Besuch ist, soll man sich höflich benehmen. So begann ich zu pumpen. Nach den ersten fünfzig Hüben legte ich die Mütze ab, nach den folgenden zog ich die Wattejacke aus, und dann erstrahlte der Führerstand im hellsten Licht. Schlagartig begannen die Komporessoren zu tuckern. „Gut gemacht", lobte mich meine Meisterin – das ist nun mal bei der 44er so, etwas schwitzen muß

1



1 Anfang der 60er Jahre entstand diese Aufnahme von der E 44 108 in der Nähe von Magdeburg.

2 Vor rund 20 Jahren waren Loks der BR E 44 (ab 1970 BR 244) auch noch im Schnellzugdienst anzutreffen.

Fotos: Archiv

mosaik

man vorher... aber nun rauchen wir erst mal eine!" Sie schob mir eine Schachtel Zigaretten herüber. Als ich das Feuerzeug aufflammen ließ, sah ich in ihr Gesicht. Es war von unzähligen Fältchen durchzogen, die Backenknochen traten etwas hervor und von den Mundwinkeln zogen sich zwei scharfe Falten herab. „Was guckst Du so!" „Wollt mal sehen, wie Du aussiehst!" „Als Oma von dreizehn Enkeln ist man nicht mehr taufrisch!" „Dreizehn Enkel?" Ich kam aus dem Staunen nicht heraus. Ein Blick nach vorne, über das Gewirr der vereisten und verschneiten der Lok klirren Weichen. Der Wagenkasten schwingt in den Federn. Burgwerben, Linkskurve, jetzt geht es in die lange Senke hinunter nach Weißenfels. Es gibt in unserem Beruf wohl nur Minuten, in denen ein Mitfahrer merkt, ob der von der rechten Seite sein Geschäft versteht. War ich nicht ebenso wie viele andere meiner männlichen Kollegen voreingenommen? Hatte ich nicht immer gedacht, eine Frau als Lokführer? Unmöglich! Die E44 legt sich in die Seite. Verdammt nochmal, läßt sie den Zug nicht doch zu sehr laufen? Einfahrt frei – Vorsignal frei... aber die Ausfahrt... „Frei", ruft mir Anni zu. Grüne Lichter huschen vorbei. Unsere alte E44 streckt sich, zerrt die Last die Steigung hoch nach Leißling empor. Geschafft, Weißenfels war immer die schlimmste Durchfahrt. Zaghafter Blick zur Seite. Die 1,65 Meter große Wattejacke sieht nach vorn. Die Anni versteht ihr Geschäft.

2



Weichen. Bremse anlegen, befahl das Lichtsignal. Unter ihrer Hand fauchte das Führerbremsventil. Bremse lösen! Fauchen der Schnellbremse – und dann der Füllstoß. Auf dem Leitungsdruckmanometer stieg der Zeiger. Es war meine erste Mitfahrt auf einer Ellok. Als wir Ausfahrt erhielten, der übliche Pfiff und dann merkte ich erst, was meine „Meisterin" und die alte „Siemens-Maschine" auf dem Kasten hatten. Gefährlich nahe schnellten die Zeiger der Amperemeter in die Höhe – doch dann streckte sich der Zug, brach los.

„Mußt vorsichtig sein bei der Kälte! Die Kupplungen sind alle steif, das Material ist spröde – mein Gott, bin ich blöd' – wem sag ich das eigentlich..."

Langsam gewann unser Zug an Fahrt. Ammendorf Durchfahrt, Leuna Nord – frei! Leuna Süd Durchfahrt. Blauweiße Funken zog unser Stromabnehmer, 60 km/h zeigte die Tachometernadel. Unter dem Boden summten die Fahrmotore. Großkorbetha! Durchfahrt! Unter

„Sag mal, wie bis du eigentlich Lokführer geworden?" Block Henne! Zwei Fahrstufen mehr. Die Zeiger der Amperemeter recken sich... Die Wattejacke zuckt die Schultern, gesteht mir, wie sie als Maschinenputzer Angst vor den Dampflokmotiven hatte. „Sie waren alle so groß, so unheimlich...".

Als Tochter eines Landarbeiters im Hallischen Raum war sie aufgewachsen. Mit ihrer Schwester teilte sie ein Bett. Manchmal, wenn die Geschwister morgens erwachten, lag Rauhreif auf der Schlafdecke, fegte der Eiswind durch die undichten Schindeln.

1945 dann arbeitete Anni im Brikettwerk Etteritz als Trümmerfrau, eine von vielen. „Als mir dann angeboten wurde, als Beimann auf eine Ellok zu gehen", erzählt Anni weiter, „hatte ich Angst, furchtbare Angst... und es gab nicht Wenige die meinten, die Weiber sollten sich lieber um den Kochtopp kümmern als um Lokomotiven..." Die Oberdispatcherleitung Erfurt, über die ich eigentlich nie klagen konnte, zeigte sich auch heute wieder von ihrer „normalen" Seite. Naumburg Durchfahrt! Zur Linken grüßen uns die Türme des Doms... Bad Sulza! Wir scheinen der einzige Zug auf dieser Strecke zu sein. „Wir haben gerade ein Loch, und weil wir dadrin sind, rollt es gut", ruft mir Anni zu... „Und wie ging's weiter?" „Na ja, auf der Lokfahrschule schrieb ich in meiner ersten Mathematikarbeit eine Fünf und dachte, nun wäre alles aus. Aber es kam dann doch ganz anders wie Du siehst."

Atzmannsdorf, die letze Blockstelle vor Erfurt. Wieviele mögen hier schon mit „Stiftwasser" vorbeigerudert sein. In Neudietendorf hielt Anni ihre E 44 an. „Weiter geht's nicht Meister, hier ist der Draht zu Ende".

Zu Ende war auch eine Begegnung, die ich mein Lebtag nicht vergessen werde. Eine 41er nahm mich mit, wir sollten weiter in Richtung Süden, über den Berg. Auf die Brüstung der Tendertür gelehnt, winkte ich der E 44 nach. „Mach's gut, Anni!"

Aus dem Führerstand hob sich grüßend eine Hand.

„Mach's gut Großer und bleib auf den Schienen", hörte ich noch, Dann erhielten wir Ra 12, zwei weiße Lichter, den Auftrag zum Vorfahren. Die „Mikado" bellte heiser auf, der Zug reckte sich. Mein Weg ging weiter.

Vorschau

Im Heft 8/84 bringen wir u. a.:

60 Jahre elektrischer S-Bahnbetrieb in Berlin;
Lokomotivdenkmäler in der UdSSR;
Wiederaufbau der Selketalbahn;
Güterwagen der Selketalbahn entstanden aus TT-Wagen;
Gemeinschaftsanlage Max Maria v. Weber;
Güterwagen deutscher Eisenbahnen.

Umbau der BR 44.0 wurde beendet

In Tabelle sind alle bisher bekannt gewordenen Angaben über den Umbau der ölgefeuerten Loks der Baureihe 44 enthalten. Obwohl alle zugänglichen Angaben bei Erarbeitung dieser Übersicht verwendet wurden, ist die Redaktion für ergänzende Angaben jederzeit dankbar.

Nr. bis 05.70	ab 05.70	letztes Heimat-Bw vor Umbau	Umbau, Verkauf Ausmusterung	Nr. nach Umbau	erstes Bw (Est) nach Umbau	Bemerkungen
44104	440104	Saalfeld	Reserve			
44105	440105	Wittenberge	L 6 30.09.82	442105	Gera	
44115	440115	Saalfeld	L 5 15.03.82	442115	Hoyerswerda	
44167	440167	Nordhausen	L 6 06.08.82	442167	Arnstadt	→ Bw Gera
44177	440177	Nordhausen	L 7 13.10.82	PmH 9	Eisenach	
44193	440193	Sangerhausen	L 5 28.06.82	442193	Senftenberg (Lübbenau)	→ Bw Elsterwerda
44195	440195	Eberswalde	L 5 08.09.82	441195	Gera	falsch umgezeichnet, inzwischen richtig: 44 2195
44 196	440196	Saalfeld	L 7 17.12.82	442196	Saalfeld	
44221	440221	Saalfeld	K 6 24.09.82	Dsp	Frankfurt (O) Gbf	
44224	440224	Güstrow	+ 30.07.74			Unfall, Lok ausgebrannt
44225	440225	Sangerhausen	L 5 27.02.82	441225	Cottbus	falsch umgezeichnet, inzwischen richtig: 44 2225 → Bw Wittenberge,
44264	440264	Nordhausen	L 5 11.02.82	441264	Rostock	falsch umgezeichnet inzwischen richtig: 44 2264
44296	440296	Wittenberge	L 7 30.11.82	PmH 14	Rostock-Seeh.	
44300	440300	Eberswalde	L 7 17.03.83	442300	Görlitz	
44324	440324	Saalfeld	L 7 27.01.83	442324	Saalfeld	
44350	440350	Nordhausen	L 5 22.02.82	441350	Schöneweide (Lichtenberg)	falsch umgezeichnet
44351	440351	Eberswalde	L 6 23.02.83	442351	K.-M.-Stadt (–Hilbersdorf)	
44354	440354	Nordhausen	L 7 31.12.82	PmH 17	Schöneweide	
44397	440397	Saalfeld	L 7 30.04.83	442397	Nordhausen	
44398	440398	Wittenberge	L 6 29.09.82	442398	Engelsdorf	
44414	440414	Saalfeld	L 7 31.08.82	PmH 5	Arnstadt	
44452	440452	Eberswalde	L 7 26.11.82	442452	Gera	z.Z. vermietet VEB Konservenfabrik Buttstedt
44453	440453	Wittenberge	L 6 27.10.82	442453	Rostock	→ Bw Sangerhausen
44500	440500	Nordhausen	L 6 31.08.82	PmH 3	Nordhausen	
44504	440504	Sangerhausen	L 5 06.05.82	442504	Halberstadt (Oschersleben)	
44546	440546	Sangerhausen	L 5 23.06.82	442546	Cottbus	
44569	440569	Nordhausen	L 5 22.04.82	442569	Güsten (Staßfurt)	
44620	440620	Wittenberge	L 6 08.12.82	PmH 15	Rostock Seeh.	
44634	440634	Wittenberge	L 5 24.08.82	442634	Wittenberge	
44635	440635	Nordhausen	L 7 09.09.82	PmH 6	Eisenach	
44647	440647	Sangerhausen	L 6 02.83	442647	Eisenach (Vacha)	
44661	440661	Wittenberge	L 6 27.10.82	442661	Rostock	
44663	440663	Saalfeld	L 5 31.01.82	442663	Güsten (Staßfurt)	
44687	440687	Sangerhausen	L 5 15.06.82	442687	Gera	
44689	440689	Saalfeld	L 7 20.09.82	PmH 7	Fährschiffamt Saßnitz	
44725	440725	Wittenberge	K 6 10.09.82	Dsp	Wismar	
44789	440789	Sangerhausen	L 5 29.10.82	442789	Schöneweide	
44797	440797	Nordhausen	K 7 09.02.82	Dsp	Eisenach (Gotha)	
44851	440851	Saalfeld	L 6 20.07.82	442851	Halle P	v 01.08.82 BKK Geiseltal (heute WL 5)
44890	440890	Gera				BKK Geiseltal, Lok steht noch im Bw Gera
44989	440989	Sangerhausen	L 5 30.06.82	442989	Wustermark	
441018	440018	Erfurt	K 25.11.81	Dsp	Erfurt	
441040	440040	Sangerhausen	L 6 12.10.82	PmH 8	Eisenach	
441053	440053	Nordhausen	L 7 18.08.82	PmH 1	Stralsund	
441056	440056	Sangerhausen	L 5 28.04.82	441056	Wismar	
441059	440059	Eberswalde	L 7 12.11.82	PmH 12	Pankow	
441090	440090	Nordhausen	L 6 24.08.82	PmH 2	Stralsund	
441093	440093	Sangerhausen	L 5 11.06.82	441093	Erfurt (Weimar)	→ Bw Sangerhausen
441101	440001	Sangerhausen	L 5 12.04.82	441101	Schöneweide	
441106	440106	Sangerhausen	L 5 27.05.82	441106	Senftenberg	
441152	440152	Wittenberge	L 5 30.07.82	441152	Güstrow	→ Bw Wismar
441182	440182	Eberswalde	L 6 18.11.82	441182	Gera	
441195	440195	Sangerhausen	L 7 26.10.82	PmH 11	Eisenach	
441207	–	Nordhausen	+ 12.11.67			Unfall
441231	440231	Saalfeld	L 5 31.03.82	441231	Magdeburg	
441233	440233	Saalfeld	+ 31.08.82			
441235	440235	Eberswalde	L 7 19.11.82	PmH 13	Pankow	
441251	440251	Nordhausen	L 5 13.04.82	441251	Elsterwerda	→ Bw Cottbus (Wilhelm-Pieck-Stadt Guben)
441256	440256	Eberswalde	L 5 14.10.82	441256	Engelsdorf	
441270	440270	Saalfeld	+ 21.07.81			
441278	440278	Sangerhausen	V 15.10.82			BKK Geiseltal (WL 6)
441280	440280	Saalfeld	L 7 27.02.82	441280	Rostock	
441286	440286	Sangerhausen	L 6 08.12.82	PmH 16	Schöneweide	
441304	440304	Sangerhausen	L 5 19.05.82	441304	Cottbus (W.-P.-St. Guben)	
441305	440305	Saalfeld	K 6 30.09.82	Dsp	Frankfurt (O) (Rbf)	
441338	440338	Sangerhausen	L 6 14.10.82	PmH 10	Eisenach	
441378	440378	Sangerhausen	L 7 11.11.82	441378	Saalfeld	
441389	440389	Sangerhausen	L 6 30.08.82	441389	Saalfeld	
441390	440390	Wittenberge	K 6 20.08.82	Dsp	Neuruppin	
441393	440393	Saalfeld	L 7 15.01.83	441393	Elsterwerda	
441412	440412	Wittenberge	L 5 20.08.82	441412	Cottbus	
441413	440413	Gera				BKK Geiseltal, Lok steht noch im Bw Gera
441486	440486	Nordhausen	L 7 21.12.82	441486	Nordhausen	
441488	440488	Nordhausen	L 6 04.03.82	441488	Magdeburg (Eisleben)	
441489	440489	Wittenberge	K 6 31.08.82	Dsp	Hagenow Land	
441537	440537	Wittenberge	L 6 27.01.83	441537	Cottbus	
441553	440553	Saalfeld	+ 06.03.81			
441566	440566	Eberswalde	+			
441568	440568	Eberswalde	+ 05.83			
441569	440567	Saalfeld	L 5 09.07.82	441569	Güsten (Staßfurt)	
441570	440570	Sangerhausen	L 05.83	441570	Senfenberg (Lübbenau)	
441576	440576	Eberswalde	+ 31.03.83			
441592	440592	Eberswalde	+			
441593	440593	Wittenberge	L 6 18.02.83	441593	K.-M.-Stadt (Hilbersdorf)	
441595	440595	Güstrow	L 5 27.01.82	441595	Wismar	erneuter Umbau: L 6 4.7.83 PmH 18 Bw Schwerin
441600	440600	Gera	L 7 29.03.83	441600	Erfurt (Weimar)	z.Z. vermietet VEB Konservenfabrik Buttstedt
441601	440601	Saalfeld	L 5 29.03.82	441601	Frankfurt (O) Rbf	→ Bw Seddin, → Bw Wustermark
441614	440614	Eberswalde	L 5 29.10.82	441614	Engelsdorf	
441616	440616	Eberswalde	L 7 19.04.83	441616	Görlitz	→ Bw Elsterwerda
441618	440618	Saalfeld	L 6 31.01.83	441618	Eberswalde	→ Bw Bautzen
441623	440623	Sangerhausen	L 5 25.02.82	441623	Magdeburg (Eilsleben)	
441698	440698	Saalfeld	L 7 31.05.83	441698	Magdeburg (Eilsleben)	
441757	440757	Saalfeld	L 7 21.01.83	441757	Erfurt (Weimar)	z.Z. vermietet VEB Konservenfabrik Buttstedt
441765	440765	Güstrow	24.06.82	Dsp	Wismar	
441858	440858	Nordhausen	L 6 31.08.82	PmH 4	Nordhausen	

Legende: V verkauft, + ausgemustert, PmH Provisorische mobile Heizanlage, Dsp Dampfspender, BKK Braunkohlenkombinat, → spätere Umbeheimatung

H.-J. Tr.

1 Im Jahre 1981 gehörten Lokomotiven der BR 44.0 in verschiedenen Teilen unseres Landes zum täglichen Bild. Inzwischen dienen die meisten dieser leistungsfähigen Maschinen als Heizloks und wurden dazu entsprechend umgebaut. Diese Aufnahme entstand im Sommer 1981 an der Blankenheimer Rampe.

2 Auch die Einsatztage der 44 0486 waren zum Aufnahmezeitpunkt – es war der 3. Oktober 1981 – bereits gezählt. Hier steht diese Lok gerade im Bw Nordhausen.

3 Auf Kohlenstaubfeuerung umgebaut wurde im Raw Meiningen die ehemalige 44 0851. Sie ist als Werklok 5 seit einigen Monaten beim BKK Geiseltal in Betrieb. Das Bild zeigt die Maschine am 7. April 1984 vor einem schweren Güterzug nach Braunsbedra.

Fotos: 1 D. Wünschmann, Leipzig;
2 G. v. Hartwig, Leipzig;
3 V. Emersleben, Halle

1



2



3




44 1569-1

modell eisenbahner poster

44 1569
Staßfurt 1982
Foto: H.-J. Trunk



Selbst gebaut

Für eine Gartenbahn entstanden in eigener Werkstatt verschiedene Modelle in der Nenngröße II_m, die wir im folgenden vorstellen.
Sämtliche Fahrzeuge wurden aus Stahl- und Messingblech gefertigt. Die Oberteile der Reisezugwagen bestehen aus 3 mm dickem Sperrholz, alle Dächer und das Fahrgestell aus ein Millimeter starkem Aluminium. Die Mittelpufferkupplung ist eine sicher funktionierende Eigenkonstruktion.
Als Vorbild für die Reisezugwagen dienten die der früheren Gera-Meuselwitz-Wuitzer Eisenbahn („me" 12/70). Sie haben den Vorteil, daß die Trittbretter weit außen liegen und der Drehgestellabstand recht kurz ist. Dadurch besteht eine gute Kurvenläufigkeit.
Die vorhandenen Güterwagen sind Modelle von Fahrzeugen der ehemaligen Spreewaldbahn („me" 12/72).
Jedes Triebfahrzeug verfügt über ein Schneckengetriebe mit einem Übersetzungsverhältnis i = 1:30 bzw. 1:20 (je nach der Originalgeschwindigkeit des Vorbildes). Als Antriebe dienen Motoren des VEB Dresdner Kleinmotoren mit 6000 min^{-1}, 3 W, 12 V.

1 Lok 99 5606 mit Reisezugwagen der ehemaligen Gera-Meuselwitz-Wuitzer Eisenbahn. Die Lackierung der Wagen entspricht jedoch nicht dem Vorbild. Im Hintergrund der T1 der früheren Gernrode-Harzgeroder Eisenbahn.

2 und 3 Lok 99 5606 der früheren Franzburger Kreisbahnen. Das Modell entspricht exakt dem Vorbild.

Fotos: H.-A. Müller, Magdeburg

1



2



3



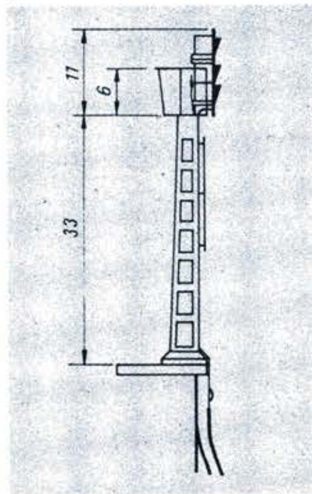
Tageslicht-signale für die Nenngröße N

Veröffentlichungen über den Bau von Lichtsignalen in der Nenngröße N regten mich an, über den Einsatz von Lichtemitterdioden, auch Leuchtdioden genannt, nachzudenken. Hinzu kam, daß die handelsüblichen Lichtsignale nicht überzeugten. Zunächst entstanden Signale mit Lichtleiterstäben. Die relativ geringe Leuchtdichte sowie der enorme Montageaufwand beim Einbau solcher Signale erwiesen sich aber als sehr nachteilig. Dagegen ermöglichen Lichtemitterdioden eine direkte Lichtabstrahlung von der Lichtquelle, geringe Maße, hohe Lebensdauer, Montagefreundlichkeit sowie vielfältige Verwendbarkeit.

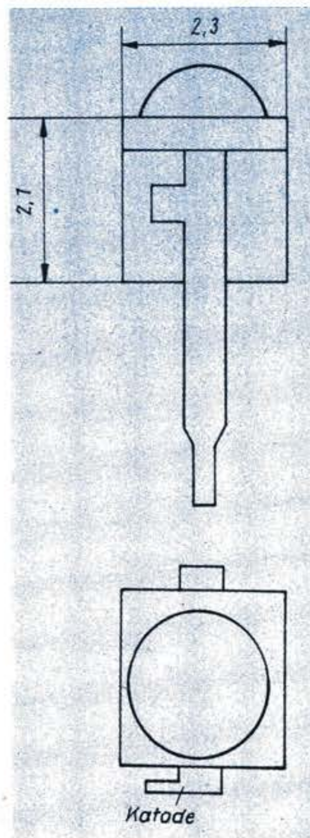
Das Modell

Das Signal wird aus Blechstreifen, Pappe, Draht, einem Fahrleitungsmast (mit den auf der Abb. 1 gezeigten Abmessungen) und Lichtemitterdioden VQA 15 (rot), 25 (grün) sowie 35 (gelb) hergestellt. Zunächst ist der Fahrleitungsmast auf 33mm zu kürzen. In die Vorderseite muß eine Nut eingebracht werden, um darin die Anschlußlitze aufzunehmen. Selbige wird mit einem Blechstreifen wieder zugeklebt. Letzterer ist gleichzeitig Leiter des gemeinsamen elektrischen Potentials und mit dem Signalschirm sowie der Arbeitsplattform verbunden. Der Streifen erhält außerdem die Distanzstücke des Mastblechs und am Mastschluß ein Stück Anschlußlitze.

1



2



Die Leuchtdioden sind mit einem Anschluß von hinten an das Mastblech zu löten; dabei ist auf die Polarität zu achten. Dieser Anschluß dient als elektrischer Anschluß des gemeinsamen Potentials und reicht als mechanische Befestigung der Leuchtdioden aus. An den zweiten, freien Anschluß müssen die Anschlußlitzen angelötet werden.

Da die Ausführung des Signals dem Modellbahnfreund selbst überlassen bleibt, wird auf den allgemeinen Signalaufbau verzichtet.

Es empfiehlt sich, die Leuchtdioden sorgfältig mit Farbe abzudecken, um eine Lichtabstrahlung hinter dem Signalschirm zu unterbinden. Allerdings weist der elektrische Signalaufbau einige Besonderheiten auf. Entsprechend der Betriebsspannung muß ein Betriebsstrom I_F = 40mA eingestellt werden. Dazu dienen Vorwiderstände. Der notwendige Vorwiderstand ist mit der Gleichung

$$R_V = \frac{U_B - U_F}{I_F}$$

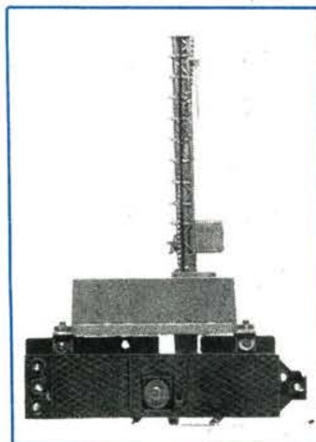
zu berechnen. Die weiteren Abmessungen und Anschlußbezeichnungen können der Abb. 2 entnommen werden.

Legende:
R_V – Vorwiderstand; U_B – Betriebsspannung; U_F – Diodendurchlaßspannung (= 1,8 V); I_F – Diodenflußstrom (= 40mM/10mA sind ausreichend)

Gunther Glück, Dresden

Antriebsersatz für Dietzel-Signale

Sollte ein solches Signal aus verschiedenen Gründen einmal defekt sein und der Antrieb ersetzt werden müssen, dürfte es auch einem geübten Bastler nicht leicht fallen, einen neuen Antrieb der ehemaligen Dietzel-Signale für Impulsschaltung ordnungsgemäß in dem dafür vorgesehenen, relativ engen Antriebsgehäuse einschließlich der Zusatzfunktionen für Zugbeeinflussung etc. unterzubringen.
Mit relativ einfachen Mitteln läßt sich ein gut zugänglicher Ersatzantrieb fertigen. Dazu wird ein von den Pilz-Weichen her bekannter aufknöpfbarer Einzelantrieb benutzt, da der Weg des Nockens zum Bewegen der Stellschwelle bei Weichen gleich dem Weg des Signalflügels eines Dietzel-Signals für die beiden Stellungen „Halt" und „Fahrt frei" ist. Weiterhin werden noch etwas Messingblech (Stärke 0,5 mm) und vier Schrauben M2 × 5 mit Muttern benötigt.
Wie auf der Abbildung ersichtlich, wird der Pilz-Weichenantrieb unter dem Antriebsgehäuse des Signals so justiert, daß sich der Antriebsnocken genau unter dem Zugdraht für den Signalflügel befindet. Dazu müssen in die Aufknöpfleiste des Weichenantriebes zwei Löcher (Ø2,0mm) gebohrt werden. Der Antrieb wird mit zwei Winkeln aus Messingblech an den vorhandenen Löchern des Signalantriebgehäuses befestigt und kann somit jederzeit ausgewechselt werden.
An den Zugdraht des Signalflügels lötet man ein Messingblech an (Bohrung 1,0mm für Zugdraht, 1,8mm für Nocken), das entsprechend der am jeweiligen Signal vorgefundenen Situation anzufertigen ist. Zum besseren Arbeiten beim Löten kann der Zugdraht am Signalflügel ausgehängt werden (Vorsicht, Bruchgefahr des Drahtes.). Das so reparierte Signal ist nun wieder voll funktionsfähig. Der Ersatzantrieb wird entweder durch eine entsprechende Aussparung in die Anlagengrundplatte einge-



paßt, oder man setzt das Signal vorbildgemäß so tief, daß ein genereller Unterflurantrieb entsteht. Über die vorhandenen Rückmeldekontakte am Weichenantrieb lassen sich z. B. über ein Relais sogar wieder verschiedene Funktionen der Zugbeeinflussung durch die jeweilige Signalstellung herstellen.
Ist die Originalbeleuchtung am Dietzel-Signal defekt (Ersatzlämpchen sind dafür leider nicht mehr im Handel), kann man sich durch die Verwendung der erhältlichen 10-Volt-Lämpchen ohne Sockel helfen, die vorsichtig anstelle des Originallämpchens einzulöten sind. Bei 16 Volt Zubehörspannung muß aber ein Widerstand von 160...180 Ohm in Reihe zu diesem 10-Volt-Lämpchen geschaltet werden, der im Antriebsgehäuse des Dietzel-Signals gut untergebracht werden kann. Durch diesen Widerstand wird eine Zerstörung des Lämpchens und des Signals (Wärmeentwicklung!) vermieden, und durch das nicht zu grelle Licht erhält man eine modellmäßige Signalbeleuchtung für den Nachtbetrieb auf der Anlage.

Text und Foto:
Dipl.-Ing. G. Bartsch, Adorf

Dipl.-Ing. Klaus Richter, Königstein

Das gute Beispiel

Vorbildgerechte Güterbahnhöfe

Zum Güterverkehrsbereich gehören die Güterzugfahrgleise, auf denen vor allem die Ein- und Ausfahrten von Güterzügen in und aus dem Bahnhof stattfinden. Außerdem ist ein mit Aufstell- und Ausziehgleisen und dem Durchlaufgleis ausgestatteter Rangierbereich vorhanden. Meist gibt es dann noch einen Umschlagbereich, zu dem Güterhalle, Ladegleise und Laderampen gehören.

Güterzugfahrbereich

Aufgrund der mitunter beachtlichen Länge von Güterzügen erfolgt eine der beiden Anbindungen an die durchgehenden Hauptgleise getrennt vom Personenverkehrsbereich (Abb. 1), was auch auf Modellbahnanlagen berücksichtigt werden sollte. Güterzugfahrgleise sind immer einseitig neben den durchgehenden Hauptgleisen angeordnet, da Umschlag und Rangieren nur auf einer Bahnhofsseite erfolgt (Abb. 1). Der Flanken- und Streckschutz kann hier durch die Ausziehgleise mit übernommen werden.

Da sich der Güterzugfahrbereich auf einer Bahnhofsseite befindet, aber von Zügen in beiden Richtungen befahren wird, ist in jedem Bahnhofskopf eine Gleisverbindung zwischen den Hauptgleisen unbedingt erforderlich.

Zwischen Gleisverbindung und Einfahrweiche muß eine Zwischengerade (beim Vorbild mindestens 6 m) vorhanden sein, da sonst in den Weichen als Folge von Bogen und Gegenbogen die Gefahr der Überpufferung auftreten würde. Die Anordnung einer Zwischengerade ist auch im Modell unerläßlich.

Für den Modelleisenbahner entgegenkommend ist die Tatsache, daß in kleineren Bahnhöfen – beim Vorbild als schwach frequentiert bezeichnet – das Zusammenlegen von Güter- und Personenverkehrsgleisen möglich ist.

Rangierbereich

Der Rangierbereich stellt den Mittler zwischen Güterzugfahrbereich und Umschlagbereich dar. Den ersten Teil bildet das Ausziehgleis (Abb. 1). Das ist notwendig, um unabhängig vom Zugverkehr auf dem Streckengleis die Wagengruppen dem Umschlagbereich zuzuführen. Die Länge sollte die eines halben Zuges betragen. Falls auf Modellbahnanlagen das Streckengleis offen verläuft, ist das Ausziehgleis auch in dieser Länge anzulegen.

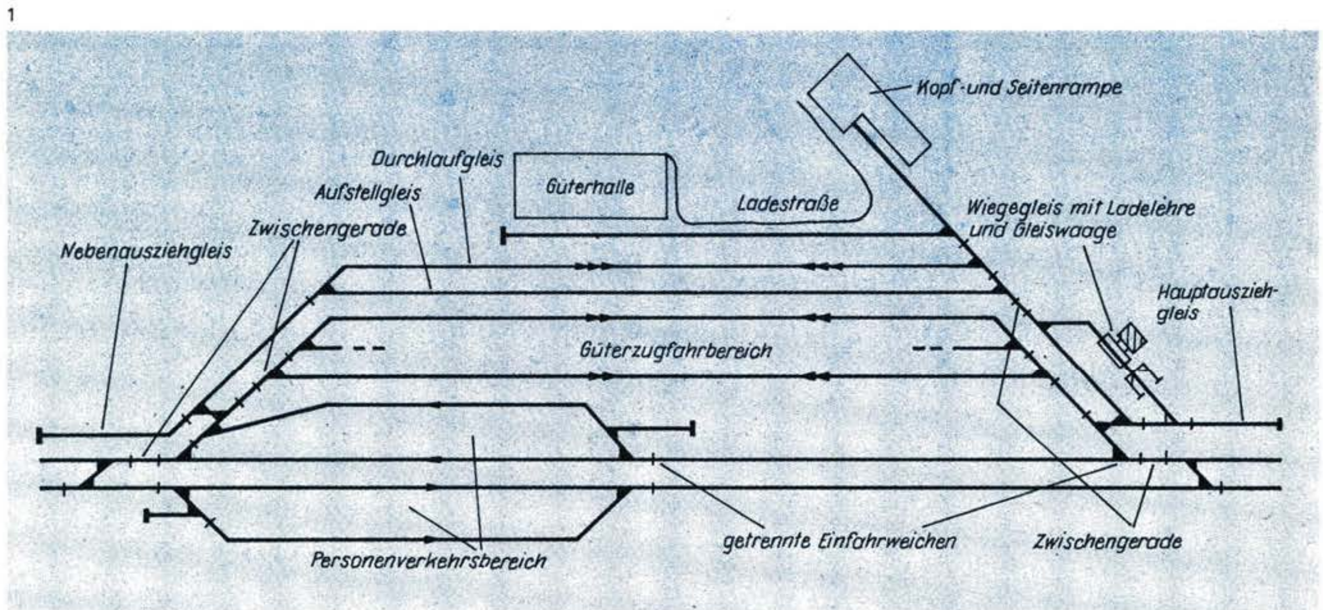
Den zweiten Teil bilden die Aufstellgleise (Abb. 1). Auf ihnen werden die aus dem Umschlagbereich kommenden Wagen zu Gruppen zusammengestellt. Diese Gleise besitzen im Gegensatz zum Güterzugfahrbereich keine Hauptsignale, sondern nur Rangiersignale. Auf kleineren Modellbahnanlagen kann man die Aufstellgleise direkt an die Güterzugfahrgleise anbinden. Das sollte aber die Ausnahme bleiben, da sonst beim Rangieren der Zugverkehr behindert wird. Notwendig ist auch die Anordnung eines Durchlaufgleises. Es ermöglicht das Umsetzen von Triebfahrzeugen von einer Bahnhofsseite zur anderen und die Zuführung der Wagen zum Umschlagbereich (Abb. 1). Auf größeren Modellbahnanlagen sollte darauf in keinem Fall verzichtet werden, und auf kleineren ist die Anordnung eines solchen Gleises unbedingt anzustreben. Falls kein Durchlaufgleis angelegt werden kann, ist zu beachten, daß die Umschlaggleise wegen der Behinderung des Zugverkehrs nicht direkt an die Güterzugfahrgleise angeschlossen werden dürfen.

Umschlagbereich

Der Umschlagbereich ist der Bereich auf Modellbahnanlagen, der neben dem Personenverkehrsbereich sehr oft nachgebildet wird. Grundsätzlich ist darauf zu achten, daß hier alle Gleise entweder an das Durchlaufgleis oder an das Ausziehgleis angebunden werden. Auch müssen die Richtungen der Umschlaggleise so angeordnet werden, daß das Triebfahrzeug nicht „eingesperrt" wird. Hier sind auf vorhandenen Anlagen vielfach Fehler erkennbar.

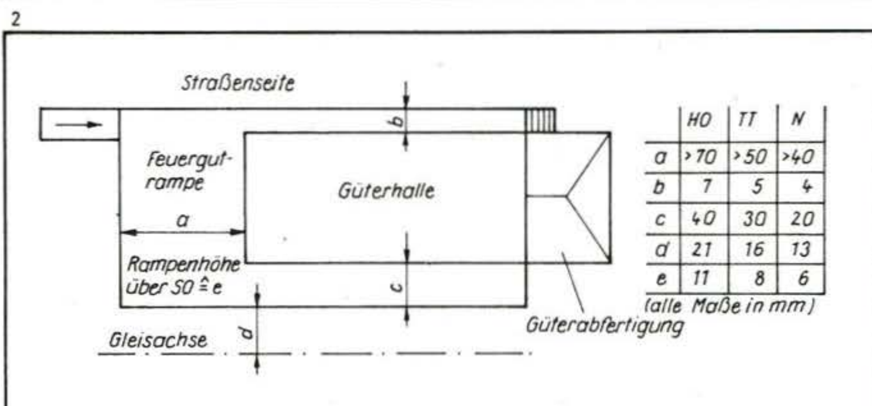
Im einzelnen umfaßt der Umschlagbereich die Güterhalle mit Güterabfertigung und Feuergutrampe, Ladestraßen, Rampen und die Gleiswaage sowie Ladelehre. Entsprechende Modelle von Güterhallen werden im Handel angeboten, allerdings bedingt die Größe der Modelle nur einen Einsatz auf Nebenbahnen. Selbst bei kleineren Bahnhöfen an Hauptbahnen ist die Güterhalle grö-

1



ßer zu dimensionieren (Abb. 2). Ladestraßen müssen so ausgebildet sein, daß bei einseitigem Anschluß der Ladegleise die Breite beim Vorbild 18 m und bei zweiseitigem Gleisanschluß 32 m beträgt. Hier sind auf Modellbahnanlagen Kompromisse notwendig, jedoch muß mindestens ein Lkw in Heckstellung und eine Längsfahrspur Platz finden. Zu vergessen sind weder Prellkanten noch Prellsteine (Abb. 3). Sie verhindern, daß ein Fahrzeug unbeabsichtigt in den Gleisbereich hineinrollt. Einen wesentlich geringeren Platzbedarf benötigt eine kombinierte Kopf- und Seitenrampe (Abb. 1 und 4). Da der in Abb. 4 angedeutete Rampentyp auch beim Vorbild oft anzutreffen ist, sollte er in einem Umschlagbereich auf Modellbahnen nicht fehlen.

2



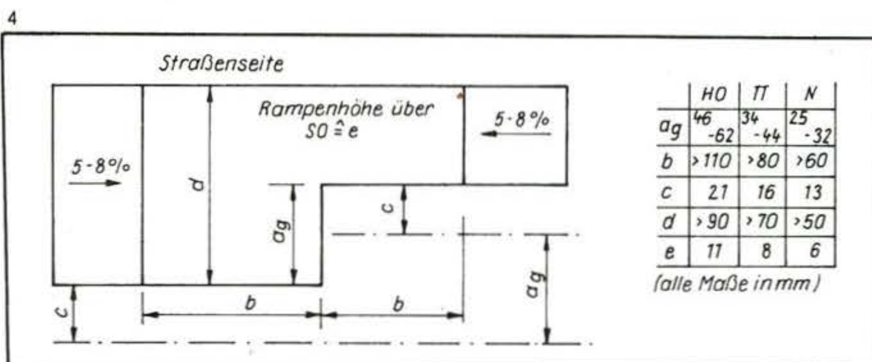
	H0	TT	N
a	>70	>50	>40
b	7	5	4
c	40	30	20
d	21	16	13
e	11	8	6

(alle Maße in mm)

3



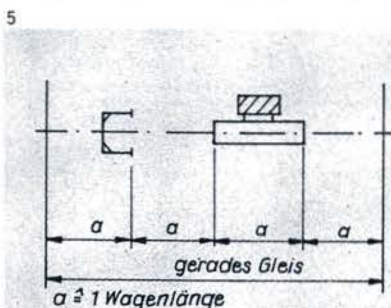
4



	H0	TT	N
ag	46-62	34-44	25-32
b	>110	>80	>60
c	21	16	13
d	>90	>70	>50
e	11	8	6

(alle Maße in mm)

5



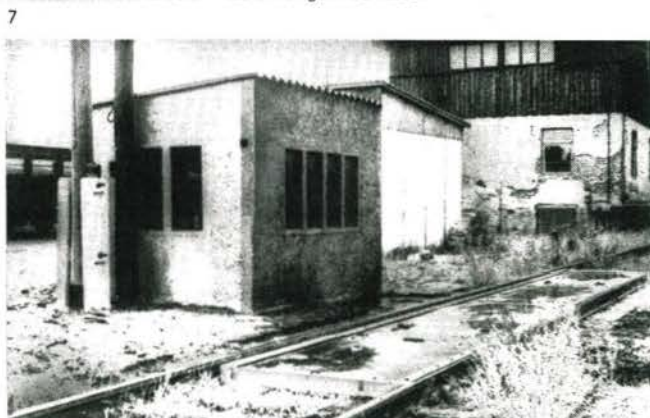
1 Zuordnung der Anlagen des Güterverkehrsbereiches in einem Zwischenbahnhof
2 Modellvorschlag für den Grundriß einer Güterhalle
3 Zu Beachten ist die Anordnung der Prellsteine an der Ladestraße
4 Modellvorschlag für eine Kopf- und Seitenrampe
5 Modellvorschlag für ein Wiegegleis. Die Ladelehre ist gemäß der NEM 102 zu dimensionieren.
6 Sandgleise zum Auffangen von Güterwagen
7 Wiegegleis mit Waage, Wiegehäuschen und Ladelehre

Fotos: 3 K. Brust, Dresden; 5 W. Ilgner, Marienberg; 7 W. Bahnert, Leipzig
Zeichnungen: Verfasser

6



7



Den vierten Teil des Umschlagbereiches stellt das Wiegegleis dar (Abb. 7). Auf Modellbahnanlagen ist es relativ selten zu finden. Die Anordnung des Gleises zeigt Abb. 1. Zwar beträgt beim Vorbild die Länge 76 m, doch ist es möglich, auf Modellbahnanlagen den in Abb. 5 dargestellten Kompromiß zu verwirklichen.

Abschließend sei noch erwähnt, daß Rangierbereich und Umschlagbereich einander bedingen, also auch auf Modellbahnanlagen nicht nur ein Bereich dargestellt wird. Mit der Darstellung des Umschlagbereiches sind die für eine Modellbahnanlage wichtigen Grundsätze für die Gestaltung der Personen- und Güterverkehrsanlagen vollständig. Selbstverständlich können auf kleineren und mittleren Heimanlagen nicht alle Grundsätze beachtet werden.

Wulf Krentzien (DMV), Saßnitz

Anregungen vom Vorbild:

Der Saßnitzer Hafenbahnhof von 1897 bis 1909

Da die lange Zeit bestehende Post-, Personen- und Stückgutlinie nach Skandinavien über Stralsund und Ystad nicht mehr den erhöhten Leistungsanforderungen entsprach, fiel schließlich die Entscheidung, den bei Saßnitz entstehenden Hafen auch als Ausgangspunkt für eine neue Verbindung nach Schweden zu nutzen. Der Verkehr auf dieser deutsch-schwedischen Postdampferlinie wurde am 1. Mai 1897 feierlich eröffnet.

Die geringe Größe der damals entstandenen Hafen- und Bahnhofsanlagen, der internationale Verkehr mit Nebenbahnlokomotiven und der gesamte Betriebsablauf sind zur Nachgestaltung auf Modellbahnanlagen mit Hafenmotiv gut geeignet.

Die Gleisanlagen

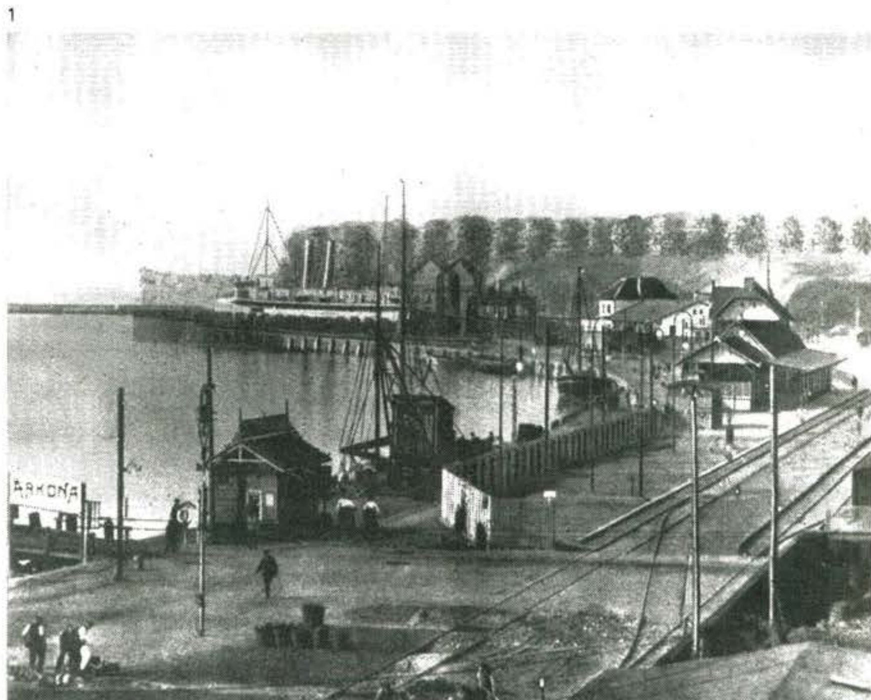
Bei der Planung wurde von einem geringen Verkehrsaufkommen ausgegangen. Gleichzeitig sollte der Bau möglichst wenig kosten. Dem gegenüber standen ungünstige Geländeverhältnisse. Die in Kurvenradien von 300 m verlegte Strecke weist eine Steigung von 1:40 auf. Die im Wasser aufgeschüttete Bahnhofsfläche besaß eine Ausdehnung von nur 280 m × 40 m (Nenngröße H0: 3 200 mm × 450 mm). Im ersten Gleisplanentwurf waren aus Platzgründen neben Weichen auch Drehscheiben für Rangierzwecke geplant. Später wurden jedoch ausschließlich Weichen eingebaut. Zum Transport von Gepäck, Kohle und Stückgut diente eine 600-mm-Schmalspurbahn mit Flachwagen und Kipploren, die per Hand geschoben wurden.

Die Betriebsmittel und der Zugbetrieb

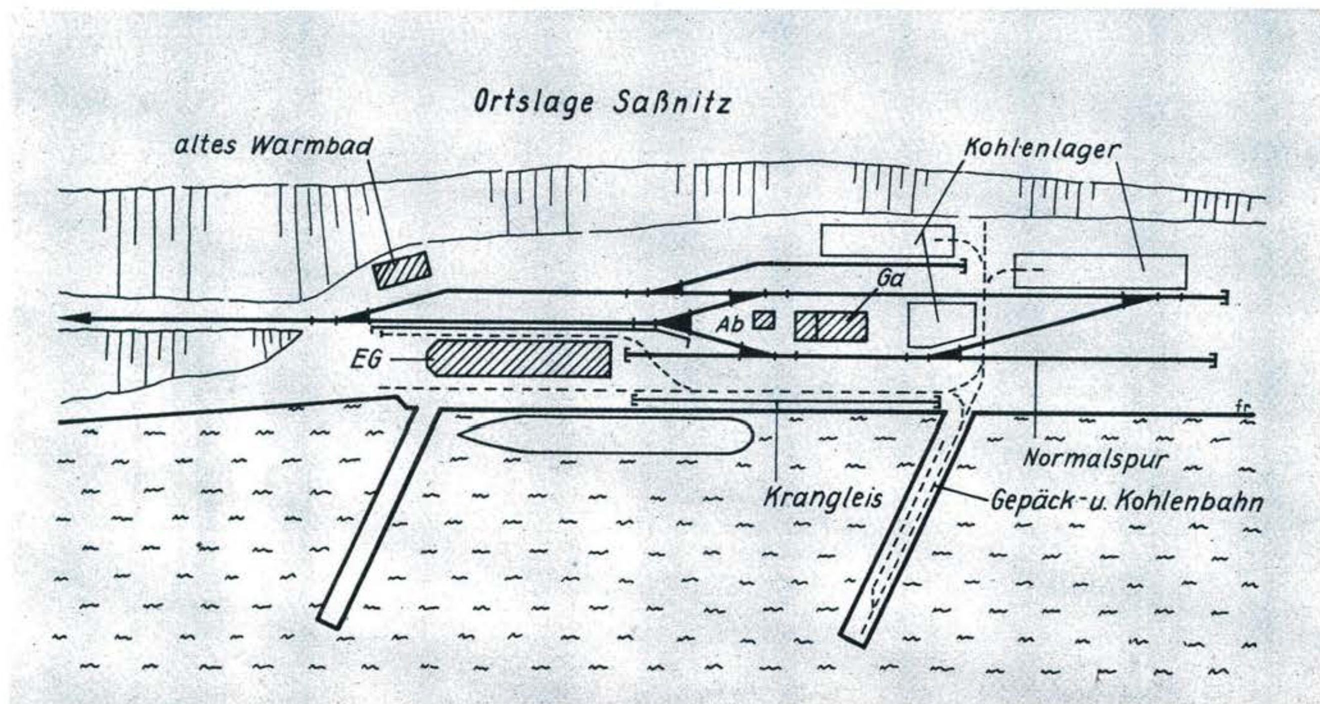
Bis etwa 1906 wurden sämtliche Züge auf der Insel Rügen durch T 3-Lokomotiven befördert. Als deren Leistung dann nicht mehr zur Bespannung der internationalen Züge ausreichte, kamen T 12-Maschinen auf die Insel Rügen.

Die Schnellzüge D 13/14 (ab 1897) und D 17/18 (zusätzlich ab 1898) bestanden

1



2



in der Regel aus vier Wagen. Anfänglich waren auch noch dreiachsige Schnellzugwagen (AB3ü) im Einsatz. Ab 15. Februar 1898 wurden diese Züge mit Westinghousebremse gefahren. Auf eine zeitweilige Besonderheit dieser Züge soll an dieser Stelle hingewiesen werden: Ab 21. März 1902 fand ein Großversuch zur Erprobung elektrischer Beleuchtung zwischen Berlin und Saßnitz Hafen statt. Der dafür erforderliche Strom wurde durch einen auf den Kessel der Lokomotiven befindlichen – es handelte sich dabei um Maschinen der pr. Gattung S 3 – Generator erzeugt. Bei 20 000 U/min entstand eine Spannung von max. 68 V, und damit konnten dann die in jedem Wagen angeordneten Batterien aufgeladen werden. Die Ladung mußte so groß sein, daß sie auch für die Strecke Stralsund–Saßnitz Hafen und zurück ausreichte, da die T 3-Lokomotiven nicht mit Generatoren ausgerüstet waren.
Der Generator wurde durch Turbinen der Bauart Laval oder Dampfmaschinen der Bauart Schichau angetrieben. Trotz befriedigender Betriebsergebnisse setzte sich diese Art der Stromerzeugung nicht durch.
Täglich verkehrten von und bis Saßnitz Hafen zwei D-Zug- und drei Personenzugpaare zur Bedienung der 1897 einmal und ab 1898 zweimal täglich verkehrenden Postdampfer sowie der Schiffe im Bäderverkehr zur Sommersaison. Im Güterverkehr fielen durchschnittlich fünf Wagenladungen pro Tag mit Stückgut und Kohle für die Postdampfer und andere Schiffe an.

3



4



1 Bahnhof Saßnitz Hafen um 1909. Nach Eröffnung des internationalen Fährverkehrs verlor das alte Empfangsgebäude im internationalen Verkehr an Bedeutung. Jetzt wurden nur noch im Sommer Reisende von und nach Bornholm und Kopenhagen ein- bis zweimal wöchentlich abgefertigt.

2 Die Gleisanlagen des Saßnitzer Hafenbahnhofs von 1897 bis 1909 (ohne Maßstab).

3 Die Kaianlage mit dem 1906 zur Verbreiterung vorgesetzte Holzkonstruktion. Im Vordergrund die Gepäckbahn.

4 Die preußische S3 (Stettin 28) von Vulcan mit der Dampfmaschine der Bauart „Schichau" und Beleuchtungsgenerator.

Die Hochbauten und technischen Einrichtungen

Auf dem im Wasser aufgeschütteten Bahnhofsgelände mußten alle Hochbauten in Fachwerkbauweise auf Pfählen errichtet werden. Das 1945 ausgebrannte Empfangsgebäude entstand in mehreren Bauetappen. Ein Güterschuppen mit Pultdach diente dem Stückgutumschlag. Für schwere Lasten war ein fahrbarer Dampfkran vorhanden, der 1906 durch einen elektrischen Kran abgelöst wurde. Zur Kohlenversorgung der Schiffe gab es drei getrennte Kohlenlager.

Modellvorschläge

Die Bahnhofs- und Hafenanlage befand sich vor einem etwa 30 m hohen Steilufer, wo der Ort auf einer Ebene liegt. Hinter dem Bahnhof Saßnitz steigen die Kreideberge auf eine Höhe von 100 m über NN an. Dadurch lassen sich beim Modellbahnbau die bekannten Vorteile einer Gebirgslandschaft mit dem interessanten Hafenmotiv auf kleiner Fläche vorbildgerecht verbinden.

Vorschlag 1
Dioramaanlage

Mit der Blickrichtung Wasser/Land werden Hochufer, Ort und bergiger Hintergrund als Relief gestaltet. Die steil ansteigende Strecke verschwindet nach einer Kurve von 90° hinter einer Straßenbrücke und führt zum Bahnhof Saßnitz (Schattenbahnhof) (Abb. 1, 2 und 9).

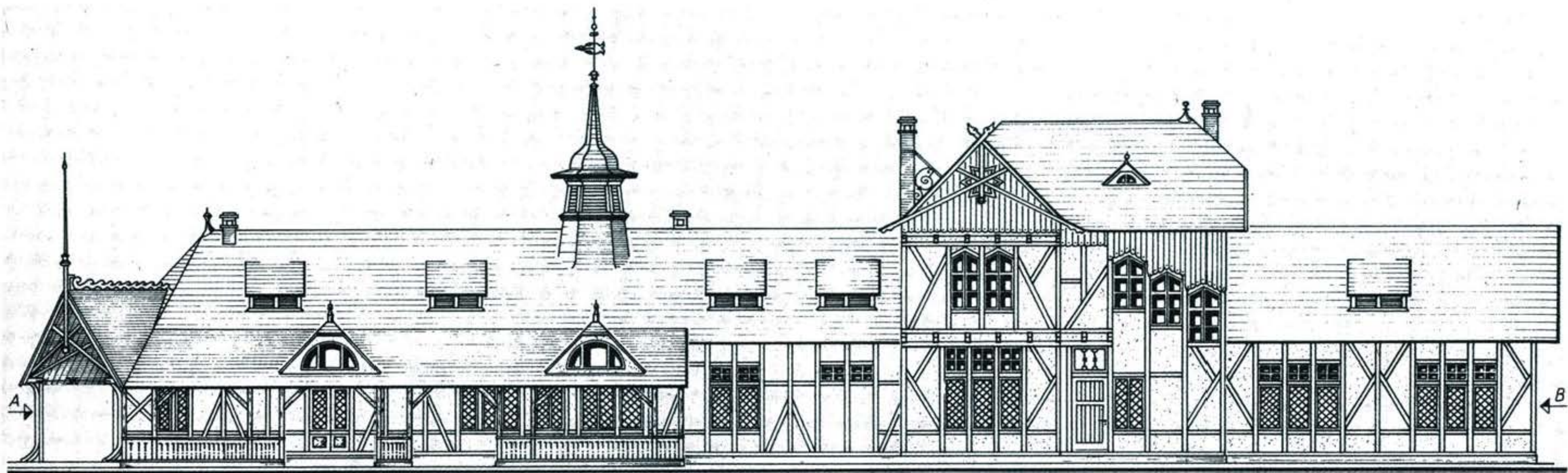
Vorschlag 2

Läßt die Anlagenbreite es zu, kann auch noch der Hauptbahnhof Saßnitz nachgebildet werden. Dabei muß dann die Strecke in Richtung Stralsund zu einem Schattenbahnhof oder zu einer vorhandenen Anlage führend, hinter Gebäuden verschwinden.
Wird eine vorhandene Anlage an der gekennzeichneten Stelle (3) angeschlossen (Abb. 9), wäre eine Anlagentiefe von 300 mm (H0) ausreichend. Bei der Gestaltung als Diorama ließe sich bei Platzmangel die für die Nachbildung des Wassers benötigte Fläche abnehmbar oder als Deckel hochklappbar gestalten.

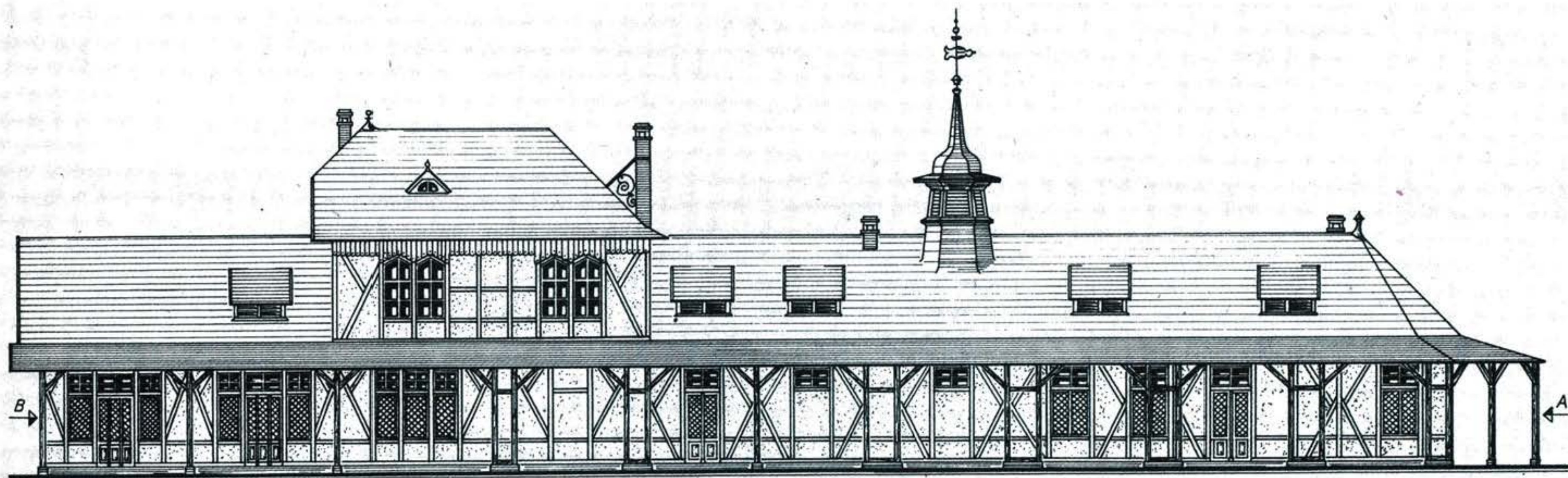
Der Modellbahnbetrieb

Planmäßig verkehrten alle Züge auf der Strecke Saßnitz Hafen – Saßnitz mit einer Schiebelok. Auch bei der Talfahrt war eine Bremslokomotive üblich. Bei der Nachgestaltung dieser Betriebsweise im Modell wäre der Einsatz eines Lokmodells ohne eigenen Antrieb möglich, das bei der Bergfahrt am Zugschluß und bei der Talfahrt an der Zugspitze läuft.

5a



5b



5a Vorder- und 5b Hinteransicht des alten Empfangsgebäudes in Saßnitz Hafen, 1897 bis 1905 errichtet, 1945 zerstört. (Fachwerkbau auf Pfahlgründung, Ausmauerung Klinker, rot, Dach zunächst Pappe (rot), später Ziegel.) Maßstab 1:200.

6 Seitenansichten des Empfangsgebäudes (Maßstab 1:200)

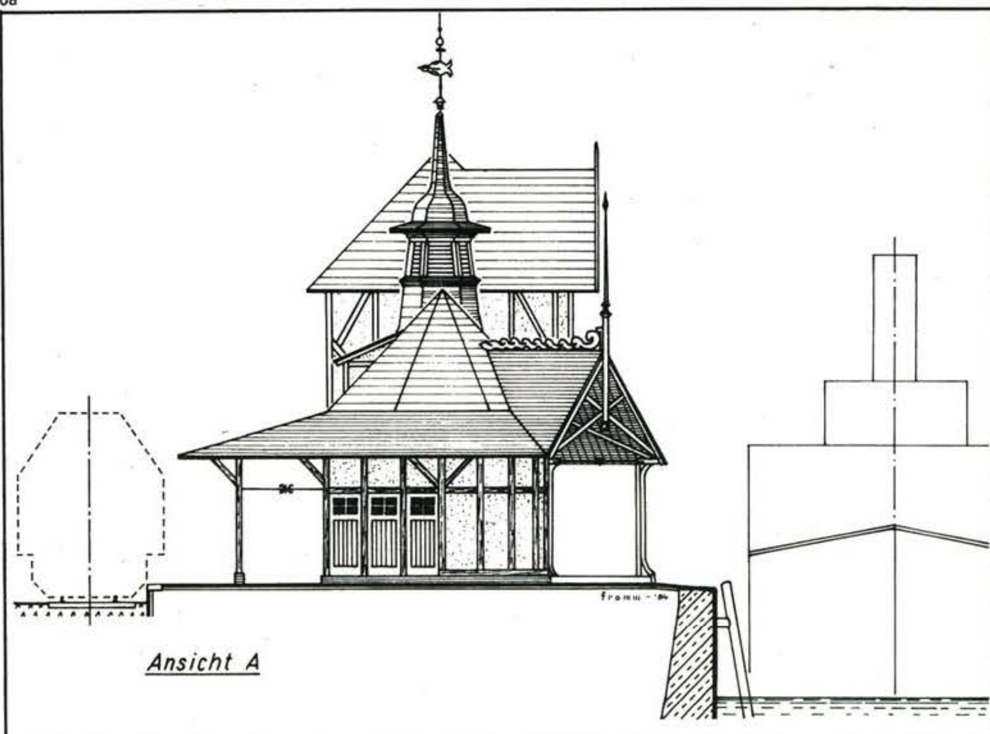
7 Empfangsgebäude, Zustand 1900 (Draufsicht)

8 Güterabfertigung Saßnitz Hafen um 1900 (Maßstab 1:200)

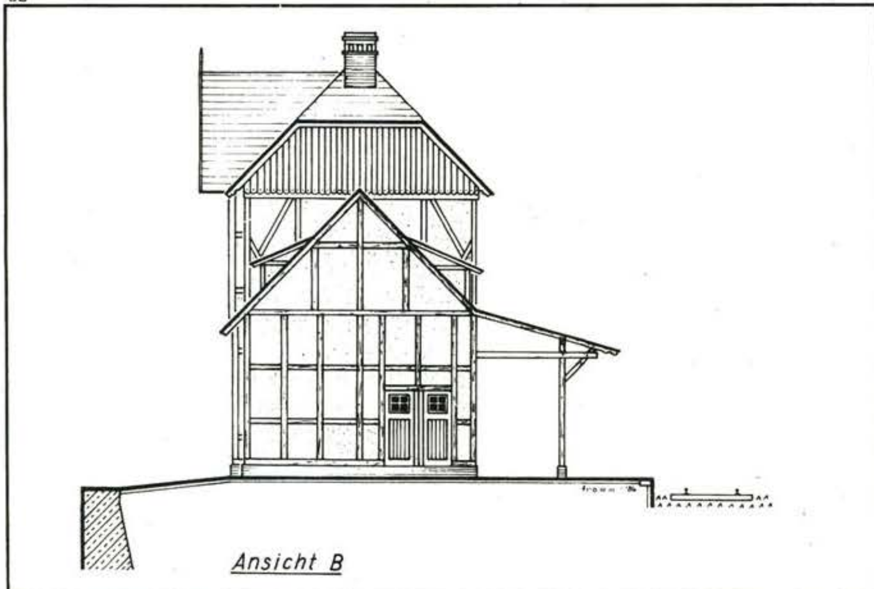
9 Und so könnte eine historische Hafenanlage im Modell aussehen!
1: mögliche Verbindungen zur vorhandenen Anlage
2: wie 1, aber evtl. Anschluß einer Kehrschleife
3: wie 1, bei geringster Anlagentiefe (ohne Maßstab)

Fotos und Zeichnungen: Sammlung Verfasser

6a



6b



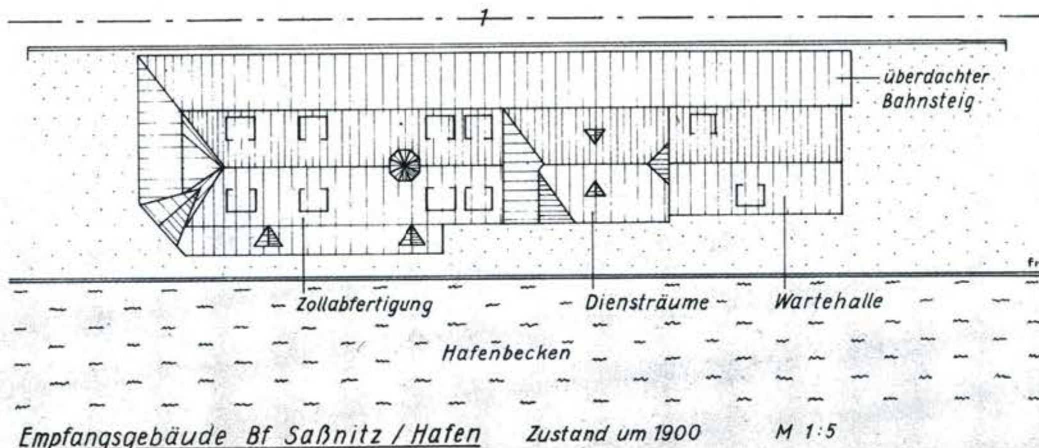
Obwohl bis 1948 auf Rügen nur Tenderloks zum Einsatz kamen, bietet sich auf solch einer Hafenanlage der Einsatz der PIKO-G 8[1] an. Eine zu diskutierende Möglichkeit wäre es, von der Oldtimeranlage kommende Züge auf einer angeschlossenen Anlage als Traditionszüge verkehren zu lassen. Auf diese Art hätte man eine Möglichkeit, Fahrzeuge mehrerer Zeitabschnitte einzusetzen, um insbesondere bei Ausstellungen mehr Wissen über die Entwicklung der Eisenbahn zu vermitteln.

Quellenangaben

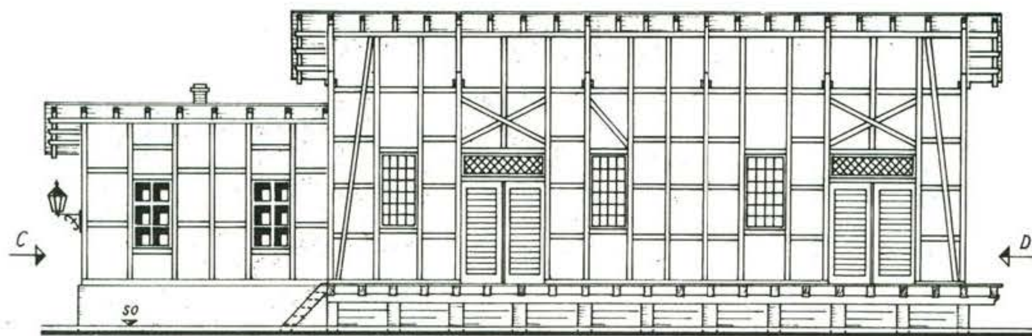
(1) Krentzien, W.: 100 Jahre Eisenbahnen auf Rügen, Greifswald 1983
(2) „Glasers Annalen" Jahrgang 1902
(3) Büttner, M.: Beleuchtung von Eisenbahnpersonenwagen, 3. Auflage, Berlin 1915
(4) Amtsblatt der KED Stettin (versch. Jahrgänge)
(5) Akten aus dem Stadtarchiv Saßnitz

(Fortsetzung auf Seite 24)

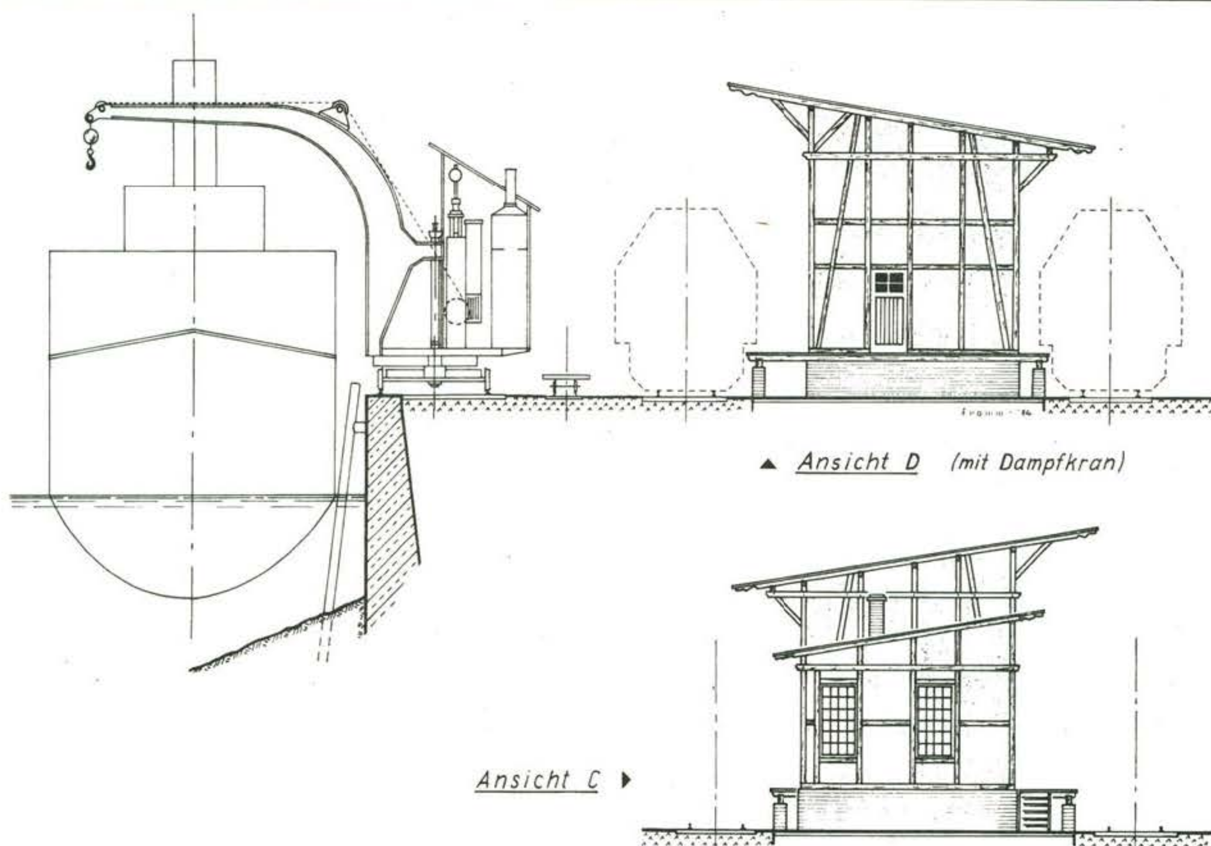
7



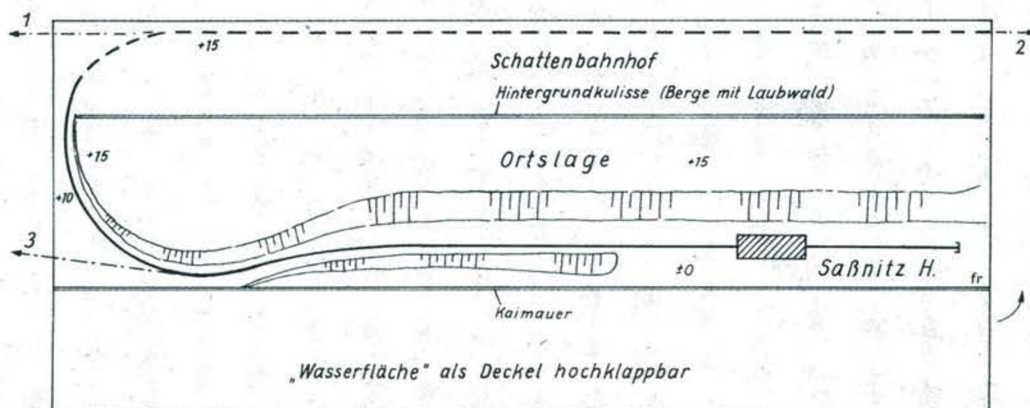
8a


C
D
SO
Fromm '84

8b


Fromm '84
▲ Ansicht D (mit Dampfkran)
Ansicht C ▶

9


1
2
3
+15
Schattenbahnhof
Hintergrundkulisse (Berge mit Laubwald)
+15
Ortslage
+15
+10
±0
Saßnitz H.
fr
Kaimauer
„Wasserfläche" als Deckel hochklappbar

Mitteilungen des Generalsekretariats

Im Rahmen des Programms „150 Jahre deutsche Eisenbahnen – 40 Jahre Eisenbahn in Volkes Hand" bereitet das Verkehrsmuseum Dresden im Zeitraum Oktober 1985 bis Februar 1986 eine Sonderausstellung vor. Zu ihrer Ausgestaltung benötigen wir noch eine Anzahl besucherwirksamer Exponate, insbesondere von Schienenfahrzeugen aller Art, die die Entwicklung des Eisenbahnwesens dokumentieren. Wir rufen alle Modelleisenbahner auf, dem Verkehrsmuseum Dresden ihre Modelle leihweise zur Verfügung zu stellen. Angebote bitte direkt dem Verkehrsmuseum Dresden, 8010 Dresden, Augustusstr. 1, unterbreiten.

Helmut Reinert, Generalsekretär

8802 Großschönau – AG 2/27
Freunde der Nenngröße N, die noch nicht im DMV organisiert sind, aber unverbindliche, freundschaftliche Mitarbeit an der Lösung von Problemen unserer kleinen Nenngröße wünschen, werden stets in unserer AG willkommen geheißen. Wohnort spielt keine Rolle, nur Freude am Hobby sollte vorhanden sein.

*Jürgen Richter
8802 Großschönau
Prof.-Krumbholz-Str. 4*

Modellbahn-Ausstellungen

9116 Hartmannsdorf – AG 3/91
Modellbahnausstellung vom 3. bis 7. August 1984 in der Gaststätte „Gartenklause". Für das leibliche Wohl sorgt eine Zeltgaststätte und zur Unterhaltung tragen nicht nur die kleinen Bahnen sondern auch eine Blaskapelle, Ponnyfahrten und Lampionumzug bei.
Öffnungszeiten: Freitag, Montag und Dienstag von 15.00 bis 20.00 Uhr; Samstag und Sonntag von 10.00 Uhr bis 19.00 Uhr.

9305 Crottendorf – AG 3/28
Die AG 3/28 Crottendorf führt in Verbindung mit einer umfassenden Hobby-Schau des Kulturbundes eine Modellbahnausstellung im Jugendklubhaus Crottendorf vom 16. August bis 26. August 1984 durch.
Öffnungszeiten: Montag bis Freitag von 16.00 Uhr bis 19.00 Uhr; Samstag und Sonntag von 10.00 Uhr bis 19.00 Uhr.

8122 Radebeul – AG 3/12
Am 18. und 19. August 1984 führt die ZAG-Dresden anläßlich der Betriebs- und Dorffestspiele in Medingen, Kreis Dresden-Land, im Kulturraum des VEB Prüfgerätewerk Medingen eine Heimanlagen-Ausstellung mit Bastelstraße und Verkauf von Eisenbahn-Fotos durch.
Öffnungszeiten: Am 18. August von 14.00 Uhr bis 17.00 Uhr und am 19. August von 10.00 Uhr bis 17.00 Uhr.

Einsendungen zu **„DMV teilt mit"** sind bis zum 4. des Vormonats an das Generalsekretariat des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes der DDR, 1035 Berlin, Simon-Dach-Str. 10, zu richten.
Bei Anzeigen unter **Wer hat – wer braucht?** Hinweise im Heft 6/1984 beachten.

Wer hat – wer braucht?

7/1 Biete: umfangr. 00-Material (vor 1945), DA 800; N: Lok SBB 1 0027 BR 18, 89, Wagen (Eigenb); „Transpress Lexikon Eisenbahn", „Dampflokomotiven deutscher Eisenbahnen" Bd. 1–4. Suche: roll. Material (mögl. Dampfloks) N, 0, I, II; Dampflokschilder; „Reisen mit der Dampfbahn".

7/2 Biete: Eigenbau in H0, 0, I: 20-ADLER-Zug, SKL in 0 und 1: 20 in $H0_e$ VT 137 600, VT 137 325, IV K, BR 84, 91 in H0 Kö, Dampfwagen „Faierfield", Straßenfahrzeuge H0. Suche: BR 93, 94, 95 (Eigenbau), 99 v. HERR mit Wagen, $H0_e$, -tm, Literatur aller Art, Kühlwagenmodelle in H0, TT, N, Z, Automodelle, Hefte des „modelleisenbahner", Zubehörteile.

7/3 Suche: Schwellenbänder Spur N; Rollendes Material Nenngröße N, Eigenbauten, bevorzugt Dampflokmodelle.

7/4 Biete: „modelleisenbahner" 7/64 und 12/68. Suche: „modelleisenbahner" 1–4/55; 11/60; 9/61; 10/64; 1/67 und 11/70; „Selketalbahn", „Harzquer- und Brockenbahn".

7/5 Biete: BR 65 in N; Suche: BR 55 in N (auch defekt), Baureihe 44; „Dampflok-Archiv Bd. 1 und 2".

7/6 Biete: H0-Eigenbaumodelle: V 60 DB, E 181 DB, Lokgehäuse BR 91, Ausführlichen Bauplan für BR 89 (pr. T3) und BR 42 im Maßstab 1:45 (1:87), Bauzeichnung E 52 1:45, Bauzeichnung E 91 1:45 (1:87), „Dampflok-Archiv" Bd. 2 und 4 (roter Einband), $H0_m$ 2 4-achsige Personenwagen (Eigenbau).
Suche: $H0_e$ Dampfloks, 2- und 4-achsige Güter- und Personenwagen, etwa 6 m Schienenmaterial (technomodell oder Eigenbau), H0 BR 44, 50, 95, 96 (Eigenbau), Bauplan BR 96 H0, Tender 4T 30 3T 12.

7/7 Biete: „modelleisenbahner" 1975 1–9, 11, 12; 1958 1–4, 6, 10, 12, Spur 0-Lok und div. Wagen. Suche: H0-BR 95 (Eigenbau), „Die Baureihe 44", „Steilrampen über den Thüringer Wald", „Von Probstzella nach Sonneberg".

7/8 Suche: „Bilder der Eisenbahn" 1. Auflage.

7/9 Biete: Eisenbahn-Jahrbuch 1981. Suche: Eisenbahn-Jahrbuch 1971 und 1972.

7/10 Biete: BR 01 (Eigenbau) in N. Suche: BR 84 und Berliner S-Bahn in H0.

7/11 Biete: BR 91, 84, 41, 75 sächs., 52 m. Wannentender Eigenbau, VT 04. Suche: BR 03 Schicht, E 94 Rhese, HERR Schmalspurwagen und Schmalspurlok, BR 66, VT 70 971, sowie Modelle Nenngr. 0, H0, $H0_e$, $H0_m$, PIKO-Gleisbildelemente, „modelleisenbahner" geschlossene Jahrgänge 1952 und 1953.

7/12 Biete: $H0_e$-Wagen (Eigenbau), $H0_e$-Anlage. Suche: Fotos stillgel. sächs. Schmalspurbahnen, BR 55/N.

7/13 Biete: Komplette N-Heimanlage mit den Abmessungen 2400 mm × 1200 mm. Sie ist klappbar an der Wand anzubringen. Zur Anlage gehören: 10 Dieselloks, 2 BR 65, ein zweiteiliger Triebwagen, 55 Waggons, 2 Doppelstockeinheiten und sehr viel Zubehör. Preis: komplett 2000,– Mark.

7/14 Biete: „modelleisenbahner" div. Hefte der Jahrgänge 52, 53, 54, 56, 59, 64, 65, 66, 67, 68, 69 (kompl.), BR 44.
Suche: „modelleisenbahner" Jahrgänge 71–73 und 75 nur kompl. und gut erhalten. „Von Probstzella nach Sonneberg".

7/15 Suche: Fotos WPK BR 52 1564; 52 2093; 52 6373; 52 7584; 52 7749; 75 501.

7/16 Suche: Material (bes. Fotos) der Steilrampe Eibenstock und des oberen Bahnhofs (auch leihweise) und TT BR 94^{20-21} oder entspr. Bauanleitung.

7/17 Biete: „Umzeichnungsplan der DR von 1925", „Eisenbahn-Jahrbücher 1977, 67 und 65", „Die Windbergbahn" Suche: „Die Baureihe 01", „Die Baureihe 44", „Dampflok-Archiv" Bd. 2, „Über den Rennsteig von Sonneberg nach Probstzella".

7/18 Biete: Div. PIKO-Gleisbildelemente.

7/19 Suche: Dampflokschilder (kein EDV), evtl. Tausch gegen Schild v. 50 5007.

7/20 Suche: Eisenbahn-Jahrbücher bis 1978, „modelleisenbahner" 1952–1963 (nur kompl. Jahrgänge) einschl. Sonderhefte.

7/21 Suche: Fotos vom Einsatz der Lok 50 849 auf der Strecke Bad Schandau–Sebnitz–Dürrröhrsdorf aus Anlaß des Streckenjubiläums im Juli 1977 sowie von deren Einsatz vor 1970 außerhalb der Rbd Dresden, auch leihweise.

7/22 Biete: BR 120, 130 H0. Suche: BR 50 H0, nur Tausch.

modell eisenbahner forum

Bei den nachfolgenden zum Tausch angebotenen Artikeln handelt es sich um Gebrauchtwaren, die in der DDR hergestellt oder die importiert und von Einrichtungen des Groß- und Einzelhandels vertrieben worden sind.

Für eine Chronik suche ich Unterlagen über die Geschichte v. Bf u. Bw Naumburg Hbf., auch leihweise.
R. Nette, 4800 Naumburg
Pfortastraße 19

Suche **„Eisenbahnjahrbuch 83"** im Tausch gegen **„Die Überschienung der Alpen"**.
Szargan, 7027 Leipzig
Lausicker Straße 85

Biete 221 Stck. **„Modelleisenbahner"**, 1952–1982, nicht komplett, nur ges., f. 110,– M.
K. Oppermann
1195 Berlin
Mosischstraße 3

Verkaufe **„Modelleisenbahner"**, Jahrgang 1964–1974 vollst., und 1975 bis Heft 9, mit Sonderheften, Preis pro Jahrgang 15,– M, auch Abgabe einzelner Jahrgänge.
Fritz Lachheim
6012 Suhl
L.-Frank-Straße 120

Suche für Nenngr. **N, BR 92** und **BR 89** (Eigenbau).
Grimm, 7590 Spremberg
Kollerbergring 47

In H0 zu kaufen gesucht: **BR 52** mit Wannentender, DDR-Prod., **Reko- und Modernisierungswagen, 2. Kl.**
Schmiedchen, 7500 Cottbus
Georg-Dix-Straße 3

Altes defektes rollendes TT-Bahnmaterial für Bastlerzwecke von Rentner zu kaufen gesucht.
H. Gothe, 4020 Halle
Böllberger Weg 31

Biete **Kursbücher** DR 1975 bis 1978, **„Pionier- u. Ausstellungsb.", „Überschienung der Alpen"**, Fromm **„Modellbahnbauten", 5 Güterw. TT**, je 30,– M. Suche **„Modelleisenb."** Jahrg. 4 bis 8 (mögl. geb.), **„Steilrampen ü. d. Thür. Wald", „Rügensche Kleinb.", „Baureihe 44"**.
W. Kießling, 3720 Blankenburg/H.
Clara-Zetkin-Straße 4

Umfangreiches **Märklin-H0-Dreileiter-Material, Schienen, Weichen, rollendes Material,** für 400,– M zu verkaufen.
M. Hein
8705 Ebersbach
Straße der Befreiung 27

Verkaufe **Modelleisenbahnmaterial** f. größere **TT-Anlage, Dampfloks, Dieselloks, Wagen, Weichen, Gleise, Gebäude** usw., alles DDR, 1590,– M, **Spur H0: 2 Dieselloks, 1 Dampflok, Wagen, Pilz, Weichen, Schwellenband, Profilschienen, Neusilber,** für 560,– M.
R. Leidel, 6301 Oehrenstock
Ilmenauer Straße 40

Tausche **BR 42** (Wannent.) gegen **BR 84** od. **78** (Eigenb.); biete weiter **BE 185, Mb 1,4 Weichen** (Dammschw.).
Suche **BR 91, 56, E 94, E 04, E 18,** alles Eigenb., und **H0**.
B. Helm, 6502 Gera
Birkenstraße 30

Biete **„Die Windbergbahn", „Die Muldenthal-Eisenbahn", Dampflok-Archiv 4, „Historische Bahnhofsbauten", Eisenbahn-Jahrbuch 1982.**
Suche **„Reisen mit der Dampfbahn", Baureihe 01.**
Bochmann, 9516 Mülsen St. Jacob
Funkenburg 1

Verk. **Straßenb.-Archiv 2,** 25,– M, **Motor-Jahr, B 1,** 15,– M; **„Ahnen unserer Autos",** 19,80 M, **VT 33,** m. Beiw., 30,– M, **V 200 DB,** 50,– M, **86 1800-1,** 46,– M, **AEG E 44,** 30,– M, **E 11,** 60,– M, **Eisenb.-Kal. 1984,** 3,– M. Suche **Lok** od. **Gehäuse BR 23, BR 38, BR 03, Lok-Archiv 1 u. 2,** nur Tausch.
L. Gnettner, 3270 Burg
W.-Kuhr-Straße 32a

Biete **Enzyklopädie des gesamten Eisenbahnwesens** von Röll, Bd. 1 bis 7, Wien 1890.
Suche **Heimwerkersystem 480:SBM 480.4D, ZBF 43, ZSE 450, ZDB 480, ZHT 43, Spannvorrichtung,** evtl. Verk., 1600,– M.
Nur Zuschriften an:
H. Naumann, 4020 Halle (Saale)
Leninallee 122

Biete **Eisenbahn-Jahrbuch 1974, 1975 und 1980.**
Suche **Eisenbahn-Jahrbuch 1976, 1977 und 1978.**
Nur Tausch! Auch einzeln.
P. Eichhorn, 6400 Sonneberg
Gustav-König-Straße 18

Biete **H0, BR 18**^{5} (Eigenbau), **BR 23, BR 41, E 11 022, E 44 131, TT: BR 35, BR 86, BR 118, N:** 2 × **BR 55, BR 65, Wagenmat.,** $H0_e$**: 6 Wag.** (tm), **Nenngr. I: 2 Pers.-, 1 Gepäckwg., Obert. v. B-Dampfl.** (Bub), **ESPEWE-Mod.**
Suche **H0-Dampfloks,** bes. **BR 84, 94** (Eigenb.), **Loks Nenngr. 0 und I.**
R. Curth, 9294 Penig
A.-Geißler-Straße 16

Biete **„Windbergbahn"**, „V. Sonneb. nach Probstz.", **Straßenbahn-Archiv 2;**
Suche **„Muldenth.-Eisenb.", „Selketalbahn", „Rügensche Kleinb.", „Schmalsp. d. Oberl.", „BR 01".**
Gerold Nücklich, 1801 Tieckow
Tieckower Straße 11

Biete **H0 BR 01, 41, 55, 86, 110, E 69, E 211, VT 137** (3teilig), **„Der Modelleisenbahner"** Jg. 1972–1982, versch. **H0-Kataloge** u. **Kal.**
Suche **H0 BR 42, 44** (Eigenb.), **50, 52, 58** (Eigenb.), **65** (Eigenb.), **80, 84, 91, 94, 106, E 32** (Eigenb.), **E 63, E 70** (Eigenb.), **E 91** (Eigenb.), **VT 137** weinr., **E 42.**
Nur Tausch bzw. Ankauf.
Telefon: Leipzig 2 31 43 59

Biete im Tausch: **„Der Modelleisenbahner"** 1960 bis 1979, **„Reisen mit der Dampfbahn", „Schiene, Dampf und Kamera"; Dampflok-Archiv 1 bis 4** und anderes mehr; Loks **H0: BR 01, 03, 23, 24, 41, 50, 52, 55, 64, 66, 75, 80, 86, 89, 91, 106, 110, 118, E 11, E 42, E 44, E 96, 185, SVT 137.**

Suche **H0-Triebfahrzeuge,** auch Schmalspur, nur Dampf- u. E-Loks.
W. Sparbrod, 7404 Meuselwitz
Altenburger Straße 50

Biete **BR 44, Dampflok-Archiv 4, „Histor. Bahnhofsbauten", „Windbergbahn", Schmalspurbahn-Archiv.**
Suche **„Schiene, Dampf und Kamera", Triebw.-Archiv, „Die Dampflok", Diesellok-Archiv, „BR 01".**
S. Becker, 1100 Berlin
Vesaliusstraße 39

Günter Bansemer (DMV), Barth

Modellbahnanlage „Baßnitz"

In Vorbereitung einer Ausstellung bauten mein Bruder Jürgen und ich eine Eisenbahnfähranlage im Maßstab 1:87, zu der auch ein Modell des Fährschiffs SASSNITZ gehört. Da die Anlage nicht ganz exakt dem Bahnhof Saßnitz Hafen entspricht, erhielt sie die Bezeichnung „Baßnitz" und kann – da geeignete Räume fehlen – nur zu Ausstellungen mit viel Aufwand vollständig aufgebaut werden. In der Zeit zwischen den Ausstellungstagen dient sie auch für Schulungen und Lehrzwecke, um Jugendlichen einen Einblick in den Betriebsablauf zu geben. Daher wurde auch auf einen automatischen Zugbetrieb verzichtet. Sämtliche Schaltvorgänge sind also von Hand vorzunehmen. Wir ergänzen uns mit unseren Interessen, Neigungen, Fähigkeiten und Fertigkeiten hervorragend. Während Jürgen sich besonders mit dem Fahrzeugbau und den elektrischen Schaltungen beschäftigt, obliegt mir der Gelände- und Gleisbau sowie der Modellbahnbetrieb. Die von Jürgen gebaute und als Zufahrt auf das Fährschiff dienende Fünfwegeweiche erhielt in der Kategorie D einen ersten Preis beim XXIX. Internationalen Wettbewerb 1982 in Brno (siehe auch „me" 12/82, Seite 19).

Im Mittelpunkt der Anlage „Baßnitz" steht, wie beim Vorbild in Saßnitz Hafen, ein an einer eingleisigen Hauptstrecke liegender Fährbahnhof, mit zwei Fährbetten und einer Empfangshalle. Es sind drei Bahnsteiggleise (1, 2, 3), zwei Zuführungsgleise (11 und 12) mit einem Außenbahnsteig für die Kurswagen zum Fährbett II, ein Zuführungsgleis zum Fährbett I (13), ein durchgehendes Hauptgleis (5), zwei Güterzuggleise (4, 6), ein Güterbodengleis (18), ein Gleis für Postwagen (19), ein Hafengleis (10) und ein Güterbahnhof mit drei Gleisen (7, 8, 9), ein Ablaufberg (16), ein Abstellgleis (15), ein Ladegleis (17) und ein Lokwartegleis (26) vorhanden.

Im Bereich des Bahnhofs „Baßnitz" befinden sich ein Bahnbetriebswerk mit einem zweiständigen Rechtecklokschuppen für Dieseltriebfahrzeuge (20, 21), ein vierständiger Ringlokschuppen, ein Kohlenbansen mit einem Gleis (25), ein Anschlußgleis zur Werkstatt (23), zwei Abstellgleise (22, 24) und eine Drehscheibe (Eigenbau). Auf der rechten Seite liegt die Kleinstadt Baßnitz mit alten kleinen Bürger- und Geschäftshäusern, zwei neuen AWG-Wohnblöcken, zwei rohbaufertigen Eigenheimen, einem Fabrikgelände, einem Stadttor und einer Kirche. Das Anschlußgleis (27) führt zum Kohlenhof, dem Sägewerk und der Maschinenfabrik. Über zwei Streckengleise können weitere Modellbahnanlagen angeschlossen werden.

Günter Bansemer
48 Jahre,
Beruf: Eisenbahner,
seit 1961 Modelleisenbahner,
seit 1967 DMV-Mitglied,
seit 1980 Vorsitzender
der Arbeitsgemeinschaft
5/24 Barth.

Jürgen Bansemer
38 Jahre,
Beruf: Dreher,
seit 1960 Schiffsmodellbauer,
seit 1980 Modelleisenbahnbauer
und DMV-Mitglied
(AG 5/24).

Links und rechts führt jeweils ein Streckengleis über eine doppelte Wendeschleife zu einem 25 cm tiefer gelegenen Schattenbahnhof, auf dem 22 Züge abgestellt werden können. Weitere Abstellmöglichkeiten bestehen für Einzelfahrzeuge und Triebfahrzeuge auf den Gleisen 23 bis 42 (Schattenbahnhof).

Für die obere Anlage und dem Schattenbahnhof wurden drei Platten von je 1,85 m × 0,80 m Größe verwendet. Die beiden Doppelwendeschleifen sind auf 180 cm × 120 cm (linke) und 140 cm × 120 cm großen Anlagenteilen untergebracht. Sie bestehen aus Winkeleisenrahmen mit 5 mm dicken Sperrholzplatten. Das aus verzinktem Eisenblech bestehende und 3,5 m^2 große Wasserbecken hat rund 500 Liter Wasser. Für einen Mehrzugbetrieb sind vier Freunde erforderlich.

Das Fährschiff muß von einem Modellbahnfreund bedient werden. Für die obere Anlage sind ein Gleisbildstellwerk und für den Schattenbahnhof ein Schaltpult vorhanden. Die Stromversorgung übernehmen vier Transformatoren mit einer Leistung von 100 Watt und die Fahrstromversorgung vier elektronisch gesteuerte Fahrregler. Die fahrstromunabhängige Zugbeleuchtung und andere Sonderfunktionen (Dampfentwickler in den Loks) übernimmt ein NF-Leistungsgenerator. Die Beleuchtung der Anlage erfolgt über drei gesonderte Stromkreise.

An Schienenmaterial verarbeiteten wir für den Schattenbahnhof PIKO-Gleis, ansonsten Pilzgleis. Insgesamt wurden etwa 160 m Gleis verlegt und 80 einfache, 6 Dreiwegeweichen und 5 doppelte Kreuzungsweichen, eine Fünfwegeweiche am Fährbett II und eine Vierwegeweiche am Fährbett I für die Zufahrt zu den Fährschiffen eingebaut. Das Bahnbetriebswerk wird über eine durch Fotozelle betriebene Drehscheibe erreicht.

Bei einer Fahrt vom Bahnhof Baßnitz über die doppelte Wendeschleife runter zum Schattenbahnhof und auf der anderen Wendeschleife wieder hinauf zum Bahnhof „Baßnitz" legt ein Zug rund 25 m zurück.

Die Einfahr-, Ausfahr-, Vor-, Gleissperr- und Abdrücksignale sind ausschließlich Formsignale. Im Schattenbahnhof erfolgt die Fahrstromversorgung der Gleise über die Rückmeldekontakte der dazugehörigen Weichen. Dadurch verringert sich der Aufwand an Schaltern und Schaltfunktionen bei gleichzeitiger Verbesserung der Betriebssicherheit. Die Schranke wird durch einen Motor geöffnet bzw. geschlossen.

Für die Geländegestaltung wurden die üblichen Industrieerzeugnisse (Prägepappen, Grasmatten, Streumehl) bzw. eingefärbtes Sägemehl und für das Schotterbett eingefärbter Schaumgummi von 3 mm Stärke benutzt. Dadurch erreichten wir eine gute Geräuschdämpfung.

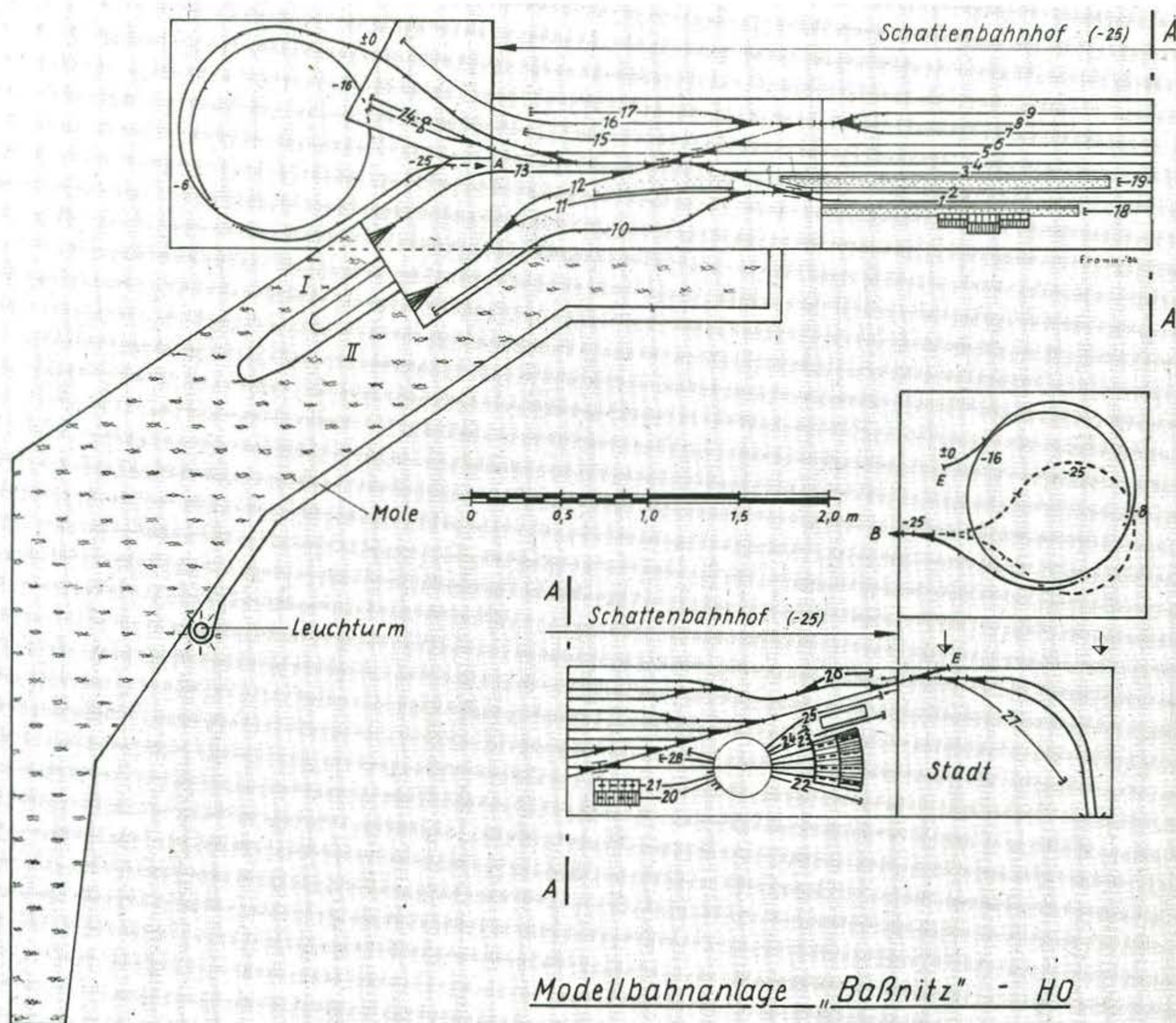
Auf der Anlage verkehren überwiegend Dampflokomotiven der Baureihen 01, 23, 38, 41, 42, 44, 50, 55, 64, 86, 91, eine Kö (Eigenbau), V 60, V 100, V 180 und V 200. Die Hochbauten wurden aus Bausätzen der DDR-Produktion hergestellt. Die Empfangshalle des Fährbahnhofs mit der Luftkasten-Hochbrücke entstanden nach Fotografien.

Die eisenbahnseitige Bedienung der Fähre erfolgt mit Lokomotiven der BR V 60 gemäß der Rangiertechnologie des Bahnhofs Saßnitz Hafen. Die Auflösung und Bildung der Güterzüge und der Fährbesetzungen ist über den Ablaufberg auf den Gleisen 7 bis 9 konzentriert. Für die Entkupplung der Wagen auf dem Ablaufberg wurde ein Entkuppler eingebaut. Die Hafen-, Güterboden-, Abstell- und Ladestraßengleise ermöglichen einen abwechslungsreichen Ran-

gierbetrieb. Für den Zug- und Fährverkehr existiert ein exakter Fahrplan, und für den Bahnhof „Baßnitz" und den Schattenbahnhof ist je eine Bahnhofsfahrordnung vorhanden. Die Modellzeit wird durch eine selbstgefertigte Modellbahnzeituhr mit einer variablen Zeitraffung von 1:12 bis 1:8 (eine Stunde Normalzeit entspricht 12 bis 8 Stunden Modellbahnzeit) vorgegeben.
Innerhalb eines Jahres entstand diese Anlage, wobei in der Perspektive die Technik noch weiter ausgebaut wird.

sern über Funk. Damit können folgende Funktionen ausgelöst werden: Ruderlage Steuerbord, Backbord mit gleichzeitiger Zuschaltung des Bugstrahlruders, vorwärts, rückwärts, veränderbare Geschwindigkeit, Typhon, Innenbeleuchtung, Decksbeleuchtung, Positionslampen umstellbar bei Fahrtrichtungswechsel, Radar vorne, Radar hinten, Flaggenwechsel, Setzen der Signalbälle, Öffnen und Schließen der Heckklappe, Trimmeinrichtung bei Krängung, Rauchentwicklung u. a.

wurden insgesamt 18 Motore unterschiedlicher Leistung, 21 Relais und eine umfangreiche Elektronik eingebaut.
Durch diese Vielzahl der unterschiedlichen Funktionen kann ein nahezu vorbildgerechtes Manövrieren des Fährschiffes und somit eine exakte Darstellung des Fährbetriebes nachgestaltet werden.



Die Anlagenplatten werden in einem mit Folie abdeckbaren Rahmengestell aufbewahrt.
Das Fährschiff ist eine vorbildgetreue Nachbildung des Eisenbahnfährschiffes „SASSNITZ" der Deutschen Reichsbahn. Es entstand bereits zwischen 1962 und 1964 und wurde danach laufend technisch verfeinert. Die Bedienung kann wahlweise über ein dreiadriges Kabel oder über Funk erfolgen. Bei Ausstellungen erfolgt die Bedienung über Kabel, bei Fahrten in offenen Gewäs-

Beim Anlegen des Schiffes und Absenken der Fünfwegeweiche werden Kontakte für weitere Funktionen geschlossen. So ist dann Fahrstrom für das betreffende Gleis, entsprechend der Weichenstellung mit gleichzeitiger Umschaltung der Signallampen über den Gleisen vorhanden. Etwa 30 cm vor Erreichen des Prellbocks wird beim Besetzen mit einer Fotozelle die gelbe Signallampe über den Gleisen eingeschaltet. Im Heckteil sind in jedem Gleis Entkuppler eingebaut. Für alle Funktionen

1 Völlig selbst gebaut wurde das Modell des Fährschiffes „SASSNITZ" im Maßstab 1:87. Im Vordergrund die Fünfwegeweiche.

2 Blick auf einen Teil der Gleisanlagen des Bahnhofs „Baßnitz Hafen". Mit Holz beladene Flachwagen werden beim Vorbild fast täglich trajektiert.

3 Im Bw „Baßnitz" sind auch die für die Bedienung des Hafenbahnhofs erforderlichen Triebfahrzeuge beheimatet.

4 Das Fährschiff „SASSNITZ" wird in wenigen Minuten den Hafen verlassen.

Fotos: W. Danitschek, Greifswald

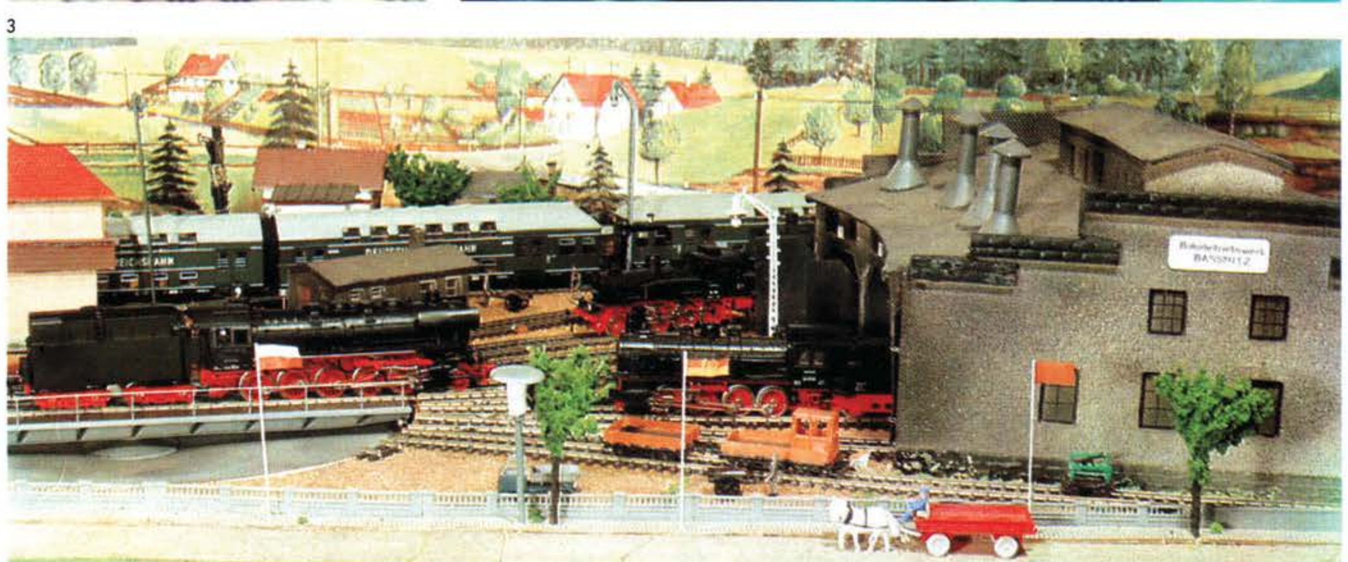
1



2



3



4



Ein Motiv von der Anlage der DMV-AG 5/24. Blick auf das Fährschiff „SASSNITZ". Mehr darüber ist in diesem Heft enthalten.

Foto: W. Danitschek, Greifswald

